



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 969

Bogotá, D. C., jueves, 25 de agosto de 2022

EDICIÓN DE 25 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 089 DE 2022 CÁMARA

por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial, Turístico, Portuario y Cultural a la Ciudad de Girardot en el departamento de Cundinamarca.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese un inciso al artículo 356 de la Constitución Política de Colombia, el cual quedará así:

La Ciudad de Girardot se organizará como Distrito Especial, Turístico, Portuario y Cultural. Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas las normas vigentes para los municipios.

Artículo 2°. Adiciónese un inciso al artículo 328 de la Constitución Política de Colombia, el cual quedará así:

La Ciudad de Girardot se organiza como Distrito Especial, Turístico, Portuario y Cultural.

Artículo 3°. El presente acto legislativo rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Representantes,

Cordialmente,

RICO RICO NÉSTOR LEONARDO
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

JIMÉNEZ LÓPEZ CARLOS ABRAHAM
Senador de la República

BENEDETTA MARTELLI JORGE ENRIQUE
Senador de la República

CASTAÑEDA GÓMEZ ANA MARÍA
Senador de la República

CHAR CHALJUB ARTURO
Senador de la República

DÍAZ CONTRERAS EDGAR DE JESÚS
Senador de la República

FARELO BACA CARLOS MARIO
Senador de la República

LOBO CHINCHILLA DIDIER
Senador de la República

LUNA SÁNCHEZ DAVID ANDRÉS
Senador de la República

MOTOA SOLARTE CARLOS FERNANDO
Senador de la República

PÉREZ OYUELA JOSÉ LUIS
Senador de la República

ZABARAÍN GUEVARA ANTONIO LUIS
Senador de la República

AGUILERA VIDES MODESTO ENRIQUE
Representante a la Cámara
Departamento de Atlántico

PARODI DÍAZ MAURICIO
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

BETANCOURT PÉREZ BAYARDO GILBERTO
Representante a la Cámara
Departamento de Nariño

CAMPO HURTADO ÓSCAR RODRIGO
Representante a la Cámara
Departamento de Cauca

CRISTO CORREA JAIRO HUMBERTO
Representante a la Cámara
Departamento de Norte de Santander

CUENCA CHAUX CARLOS ALBERTO
Representante a la Cámara
Departamento de Guairía

GARRIDO MARTÍN LINA MARÍA
Representante a la Cámara
Departamento de Arauca




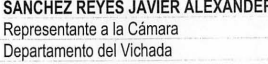
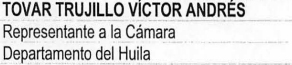

GONZÁLEZ HERNANDO
Representante a la Cámara
Departamento del Valle del Cauca

MÉNDEZ HERNÁNDEZ JORGE
Representante a la Cámara
Departamento de San Andrés y Providencia

PARODI DÍAZ MAURICIO
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

PÉREZ ALTAMIRANDA GERSEL LUIS
Representante a la Cámara
Departamento de Atlántico

PÉREZ ARANGO BETSY JUDITH
Representante a la Cámara
Departamento de Atlántico

 PÉREZ ROJAS JOHN EDGAR Representante a la Cámara Departamento del Quindío	 RAMÍREZ CAVIEDES SANDRA MILENA Representante a la Cámara Departamento del Magdalena
 RODRÍGUEZ CONTRERAS JAIME Representante a la Cámara Departamento del Meta	 SÁNCHEZ REYES JAVIER ALEXANDER Representante a la Cámara Departamento del Vichada
 TOVAR TRUJILLO VÍCTOR ANDRÉS Representante a la Cámara Departamento del Huila	 TRIANA QUINTERO JULIO CÉSAR Representante a la Cámara Departamento del Huila

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 089 DE 2022 CÁMARA

por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial, Turístico, Portuario y Cultural a la Ciudad de Girardot en el departamento de Cundinamarca

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO

El objeto del Proyecto de Acto Legislativo, es otorgarle a la ciudad de Girardot en el departamento de Cundinamarca la categoría de Distrito Especial, Turístico, Portuario y Cultural mediante una reforma constitucional de los artículos 328 y 356 y de esta forma fortalecer jurídicamente al municipio y sus habitantes quienes dependen del turismo de la región.

II. CONSIDERACIONES

Cundinamarca es un departamento que contagia de energía y seducción. No solo por los pisos térmicos que se encuentran en todo su territorio; ni su cuantiosa biodiversidad o la majestuosidad de sus paisajes, así como su gran oferta gastronómica y su vibrante vida ecoturística. Su población es gente que siempre con su sonrisa se desvive por hacer que quienes la visitan tengan la mejor de todas las experiencias.

Según Faletti, la descentralización es un proceso de reforma del Estado compuesto por un conjunto de políticas públicas que transfieren responsabilidades, recursos o autoridad de los niveles más altos de gobierno a los más bajos (2006, p. 320), así mismo, Faguet (2014) argumenta que los procesos de descentralización aumentan la competencia política local y esto conlleva a transformar espacios dentro de los partidos y la dinámica de participación ciudadana en los territorios.

El Estado colombiano viene modernizándose y la descentralización intraterritorial ha generado nuevas dinámicas en la política local a nivel

administrativo y presupuestal, teniendo en cuenta los antecedentes históricos que vienen desde la década de los 80, pasando por la elección popular de alcaldes en 1986, la Constitución Política de 1991 y la ley orgánica de ordenamiento territorial de 2011 y el régimen para los distritos especiales Ley 1617 de 2013, que buscan cada vez más estrechar la relación entre los ciudadanos y sus gobernantes, la cesión y reconocimiento de cierta, aunque limitada autonomía política, fiscal y administrativa a las entidades territoriales (Gutiérrez Sanín, 2010).

El artículo 2º de la Ley 1617 de 2013 por la cual se expide el Régimen para los Distritos Especiales contempla que los Distritos son entidades territoriales organizadas de conformidad con lo previsto en la Constitución Política, los cuales están sujetos a un régimen especial, en virtud del cual sus órganos y autoridades gozan de facultades especiales diferentes a las contempladas dentro del régimen ordinario aplicable a los demás municipios del país, así como del que rige para las otras entidades territoriales establecidas dentro de la estructura político administrativa del Estado colombiano.

Girardot es un municipio colombiano de la región centro oriente ubicado en el departamento de Cundinamarca en la provincia del alto Magdalena, de la cual es capital. Limita al norte con el municipio de Nariño y Tocaima, al sur con el municipio de Flandes y el río Magdalena, al oeste con el río Magdalena y el municipio de Coello, y al este con el municipio de Ricaurte y el río Bogotá. Está ubicado a 124 km al suroeste de Bogotá.

El distrito turístico es un importante instrumento para la gobernanza territorial del turismo regional. El distrito es un tipo de sistema local que se caracteriza por su multidimensionalidad. *Giuseppe Notarstefano, (2013)¹*.

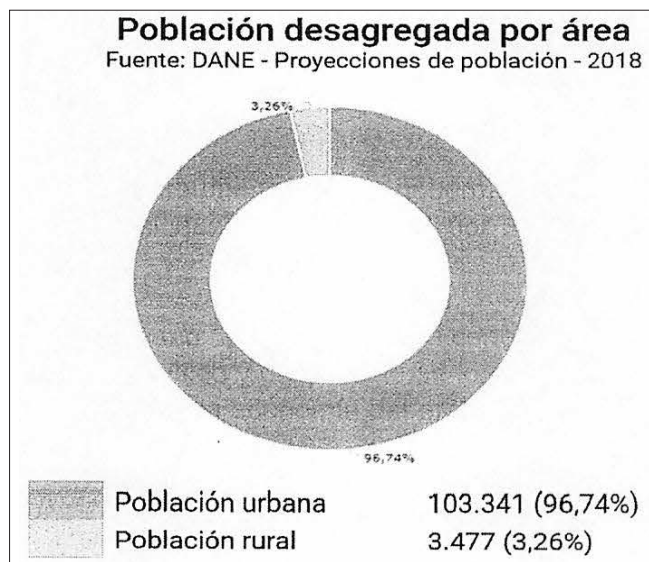
Podemos definir el distrito turístico como “el resultado de la concentración de empresas de pequeño y mediano tamaño en un espacio reducido y organizado en torno al turismo, al que se vincula, o del que depende, una parte significativa de la economía del entorno y encajado en la comunidad local” (Aurioles, Fernández y Manzanera, 2008)².

De acuerdo con el censo realizado en el 2018 por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el municipio de Girardot su población es de 106.818 habitantes desagregada de la siguiente forma:

¹ Giuseppe Notarstefano. “Los Territorios del Turismo: Una Reflexión sobre la experiencia de los Distritos Turísticos (Sistemas Locales de Turismo) En Sicilia.” Pasos (Tenerife (Canary Islands)) 11.4 (2013): n. pag. web.

² Aurioles Martín, J., Fernández Cuevas, M.D.C., & Manzanera Díaz, E. (2008). “El distrito turístico”. *Mediterráneo económico*, 13, 299.

Población desagregada por área



Fuente: DANE - Proyecciones de población – 2018.

La ciudad de Girardot es una de las más importantes de Cundinamarca por su población, centros de educación superior, economía y extensión urbana. También es una de las ciudades con más afluencia de turistas y población flotante del país.

Debido a su posición estratégica, el corregimiento tuvo un crecimiento paulatino, y, gracias a la donación de los terrenos que hoy ocupa el municipio por los señores Ramón Bueno y José Triana, se funda el municipio con nombre Girardot, en honor al General Atanasio Girardot, con ordenanza 20 del 9 de octubre de 1852, en la que reza: “...créase un distrito parroquial con el nombre de Girardot...”.

Por su parte, el espacio se entiende como el área física del planeta donde se ubican y desarrollan todos los seres, cosas y fenómenos que habitan, ocupan y ocurren en él. No obstante, el espacio no puede ser entendido sin hacer referencia al factor social. Al hablar de espacio hay que hablar de lugares y paisajes; es decir, el espacio no tiene significado por sí solo, sino que son las producciones y reproducciones sociales, materializadas por los significados y las definiciones que socialmente se les asignan, las que concretizan la noción espacial. (Sánchez, 2012, p. 10)³.

El espacio geográfico devendrá [en] un carácter turístico a partir de la presencia de recursos culturales y naturales y por la disposición de cierto equipamiento específico e instalaciones que demanden los visitantes. Es decir, que la funcionalidad turístico-recreativa [de este] otorga tal connotación al espacio geográfico. (Pinassi y Ercolani, 2017)⁴. De ahí la importancia de reconocer la vocación, turística, portuaria y cultural de Girardot.

³ Sánchez Ayala, L. (Comp.). (2012). Geografía humana: conceptos básicos y aplicaciones. Bogotá, D. C.: Universidad de los Andes.

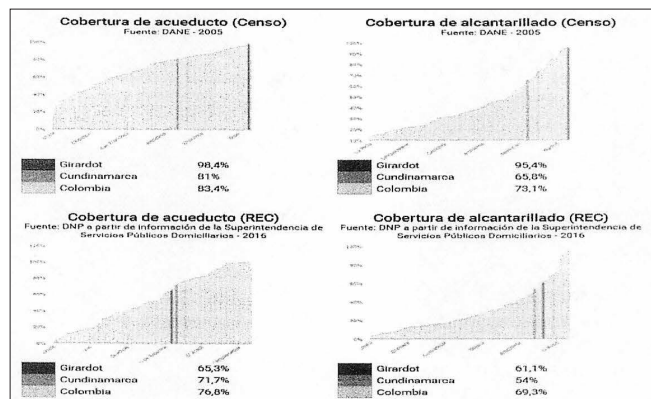
⁴ Pinassi, C. y Ercolani, P. (2017). Turismo y espacio turístico: un análisis teórico-conceptual desde la ciencia geográfica. Anais Brasileiros de Estudos Turísticos - abet, 7(1), 42-61. Recuperado de <https://abet.ufjf.emnuvens.com.br/abet/article/viewFile/2971/2284>.

El territorio, además de constituirse en soporte natural y físico de las actividades de localización de infraestructuras, cumple el papel de factor fundamental para el desarrollo económico, como espacio activo que posibilita la interrelación entre los agentes de desarrollo, propiciando la construcción de redes sociales, económicas e institucionales, que trascienden las delimitaciones político-administrativas y requieren examinarse en función de la territorialidad de los encadenamientos productivos, que generalmente se extienden más allá de un municipio o departamento.

Girardot es el centro educativo de la subregión del Alto Magdalena y posee una oferta educativa y docente para todos los niveles: educación formal pública y privada, desde el preescolar hasta el postgrado; educación no formal en diversas disciplinas, educación técnica, liderada por el Sena y apoyada por la acción municipal de educación para el trabajo; es el centro cultural de la subregión, con bibliotecas, salas de lectura infantil y juvenil, espacios para investigadores, sala múltiple, sala de exposiciones; sede del Fondo Mixto Cultural del departamento.

Girardot posee una serie de ventajas comparativas, que no han sido aprovechadas por los dirigentes regionales para generar desarrollo.

- La ciudad cuenta con una buena infraestructura en servicios de salud, agua, energía eléctrica, gas, telefonía, alcantarillado, manejo de residuos sólidos y transporte urbano, que unidos a la capacidad hotelera y de servicios turísticos adicionales, la oferta de educación superior y una población en edad de trabajar, cercana al 60%, generan un ambiente ideal para el impulso de proyectos de mayor envergadura.



- El municipio posee la central de acopio más grande de la región y tiene la posibilidad de articular su comercio a procesos asociativos, para desarrollar las cadenas productivas.
- En el municipio se identificaron actividades asociadas a turismo; sin embargo, no existe un plan para aprovechar las oportunidades y ventajas comparativas y competitivas de la región.
- Cuenta con infraestructura férrea, que hace parte de la red nacional, permitiéndole explotarse como una potencial vía de transporte férreo de carga y pasajeros.

- Girardot cuenta con puerto sobre el río Magdalena, en donde hace presencia el Ministerio de Transporte a través de su respectiva inspección fluvial, con jurisdicción desde prado hasta el municipio de Honda.
- Existe empresa de transporte fluvial, habilitada ante el Ministerio de Transporte con registros de movilización de pasajeros de más de 15.000 personas al año.
- La región cuenta con el servicio de transporte aéreo, prestado en el aeropuerto Santiago Vila, del vecino y hermano municipio de Flandes. Inaugurado el 5 de junio de 1948. Es importante recordar, que Girardot es reconocida en la historia aeronáutica del país, toda vez que el 19 de octubre de 1920 se llevó a cabo el primer vuelo oficial de la Scadta, partiendo de la ciudad de Barranquilla y arribando al puerto de Girardot sobre el río Magdalena. Hidroavión Junker F- 13 bautizado “Colombia”.
- Desde 1969, se lleva a cabo el REINADO NACIONAL DEL TURISMO, evento que resalta la actividad turística del país, y ayudó a ubicar el turismo del país como uno de los renglones económicos más importantes, adicionalmente. En 1996, mediante la Ley 300, en su artículo 10, se ratifica al municipio Girardot como sede oficial del Reinado Nacional del Turismo.

La intervención de las autoridades locales en el ámbito turístico se ha centrado tradicionalmente en la promoción y en el desarrollo físico de la actividad en su término municipal, la provisión de las infraestructuras básicas que acompañan la urbanización, el mantenimiento de los elementos culturales locales y la promoción. (Sancho, 1998, p. 176)⁵, sin embargo, debe ir más allá en su gestión local territorial empoderando a todos los actores para lograr mayor competitividad del destino y desarrollo económico.

Desde el punto de vista turístico el sector público establece[...] un marco político, legal e institucional a nivel nacional, regional y local, que brinde un ambiente apropiado y las condiciones para que se pueda desarrollar y gestionar la industria turística en general y la planificación e implementación de planes de desarrollo (Schulte, 2003, p. 35)⁶.

Su posición privilegiada, hizo que se construyeran dos puentes que unen a Cundinamarca con el Tolima, uno, el puente Ospina Pérez, inaugurado por el Presidente Mariano Ospina Pérez el 5 de enero de 1950 y por eso lleva su nombre y el segundo se trata

de puente del ferrocarril de Girardot sobre el río Magdalena que fue inaugurado en 1930.

Girardot es un punto estratégico, por donde cruza parte del sistema vial del país. la vía Panamericana que comunica la población con el territorio nacional. Cuenta con dos vías desde la capital del país, de la cual la separan 122 kilómetros por la vía Silvania, y 103 kilómetros por la vía La Mesa - Tocaima. Hacia el norte, la carretera Troncal del río Magdalena, que corre paralela al mismo río, conduce al municipio de Nariño (20 km.), a Guataquí (40 km.), con una derivación hacia el municipio de Jerusalén (12 km.) y Tocaima (32 km.); Beltrán (78 km.) y Cambao (90 km.), con cruce de puente sobre este mismo río, conectándose así con el norte del departamento del Tolima y la ciudad de Manizales.

Por la carretera Panamericana, en Ricaurte, se desprenden ramales a los municipios de Agua de Dios, Nilo y Carmen de Apicalá, este último perteneciente al departamento del Tolima. El puente Ospina Pérez, ubicado sobre la carretera Panamericana, comunica a Girardot con el municipio de Flandes en el departamento del Tolima.

El Banco Interamericano de Desarrollo, en el año 2002, define la infraestructura como “el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones, por lo general, de larga vida útil, que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, sociales y personales” (BID citado por Sánchez, 2004, p. 9). En otras palabras, la infraestructura son todas las edificaciones, conectividad, servicios de prestación básica de salud, servicios públicos y vivienda que soportan el buen desarrollo de la actividad turística en una región (Plan de desarrollo Cundinamarca, 2017).⁷

Por su ubicación geográfica, el municipio de Girardot “cuenta con varias vías de comunicación y se ha convertido en uno de los polos turísticos del centro del país. Por vía aérea, por el Aeropuerto Santiago Vila, ubicado en el municipio de Flandes (Tolima), a 3,1 km. Del municipio” (Alcaldía de Girardot, 2013, pág. 9). Por vía terrestre, las principales vías de acceso desde la capital Bogotá son:

- Ruta Bogotá - Girardot: En diciembre de 2016 se firmó por parte del Vicepresidente Germán Vargas Lleras la aprobación para construir el tercer carril que contempla alrededor 73 kilómetros de nueva calzada en ambos sentidos de la vía y el mantenimiento de la que ya está construida. La inversión será de aproximadamente 1,71 billones de pesos y es la primera carretera en el país de cuarta generación [4G], lo cual mejorará los

⁵ Sancho, A. (1998). Concepto y tipologías de la demanda turística. En A. Sancho (Dir.), *Introducción al turismo*. Madrid: Organización Mundial del Turismo.

⁶ Schulte, D. (2003). Marco conceptual, estratégico e institucional. En D. Schulte, *Guía conceptual y metodológica para el desarrollo y la planificación del sector turismo* (Serie Manuales, no. 25) (pp. 36-46). Santiago de Chile: Naciones Unidas, Cepal-eclac.

⁷ DISEÑO DE UN PRODUCTO TURÍSTICO PARA LA COMPETITIVIDAD Y SOSTENIBILIDAD DE GIRARDOT, autoras: Daniela Ortiz Roa, Daniela Perdomo Páez Directora: María Luisa Galán Otero, Facultad de Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras Universidad Externado de Colombia, Bogotá, julio de 2018.

tiempos de viaje de comercio y transporte en general. La nueva calzada se espera que inicie a finales del 2017 y culmine hacia finales del 2022 (El Tiempo, 2016).

- Ruta Bogotá - La Mesa - Girardot: Esta vía con 75 kilómetros va desde Bogotá, pasando por Funza, Mosquera, Soacha, La Mesa, Anapoima, Apulo y Tocaima para finalmente terminar en Girardot, en un recorrido de 2.5 a 3 horas.
- En cuanto a empresas de transporte terrestre se refiere; desde la Terminal Central Salitre de Bogotá, de las 84 empresas que están en operación en toda la terminal 11 de las empresas llegan a Girardot (Terminal de Transporte S.A., 2017):

Empresas de transporte	Costo del pasaje aprox.	Recorrido
Autofusa	\$ 25.000	Directo
Bolivariano	\$ 22.000	Directo
El Carmen	\$25.000	Paradas en diferentes municipios
Cootransfusa	\$ 27.000	Directo
Cootranstequendama	\$ 20.000	Directo
Cooveracruz	\$24.000	Paradas en diferentes municipios
Las Acacias	\$ 25.000	Paradas en diferentes municipios
Macarena	\$ 27.000	Directo
Magdalena	\$ 27.000	Directo
San Vicente	\$18.000	Paradas en diferentes municipios
Velotax	\$ 20.000	Directo

Para llegar al municipio, se cuenta con una variedad de aproximadamente 11 empresas transportadoras desde ambas terminales, las cuales la mayoría hacen un trayecto directo a Girardot desde la capital, lo cual hace mucho más fácil y cómodo el recorrido para los pasajeros. A los clientes se les ofrece variedad de precios, que van de un rango de \$16.000 a \$20.000, en donde cambian estos precios dependiendo el tipo de bus; que varía según el tamaño del vehículo, si es ruta directa, o si hace paradas en el camino; o el precio varía según la temporada en la que se viaje.

La frecuencia para salida de los buses es de treinta minutos aproximadamente para todas las empresas y se aumenta durante temporadas de vacaciones y puentes festivos. Es importante aclarar que todos los buses que salen desde el Terminal Salitre de Bogotá hacen parada obligatoria en el Terminal del Sur, o agencias correspondientes a cada una de

las empresas de transporte ubicadas, así mismo, en Soacha para recoger y dejar pasajeros en esta zona sur de la ciudad. Es por esto que la accesibilidad a Girardot desde Bogotá es de gran cobertura.

De lo anterior, se puede concluir que la conectividad por carretera es adecuada, debido a que las empresas que cubren esta ruta no solo abarcan Bogotá o ciudades grandes, sino que también tienen cubrimiento de los pueblos, con precios cómodos y en una frecuencia que usualmente varía entre 15 o 20 minutos.

III. Historia

Esta tierra fue habitada en el principio por los indígenas Panches, los cuales eran una tribu nómada y a la vez guerrera, esta tribu usaba el río con destreza para comercializar, ya que estos venían de la descendencia de los indios caribes.

En el tiempo de la conquista el río Yuma, llamado así por los indígenas y rebautizado por el descubridor español Don Rodrigo de Bastidas en 1501, el cual le puso el nombre que hoy conocemos como Magdalena. Años después distintas personas navegaron por el río Magdalena entre los cuales está Gonzalo Jiménez de Quesada en el año de 1536 que navegó hasta Sierra de Opón y dos años más tarde llegó al lugar donde se fundó Bogotá. Durante ese tiempo uno de los pioneros en el descubrimiento y creación de la cartografía del río fue Alejandro Humbolt, elaborando la ruta desde Honda hasta el Dique de Mahates.

El río Magdalena empezó hacer navegado en el año de 1823 por barcos de vapor gracias al señor Juna Bernardo Elbers. Hacia los años 40 se crearon distintos puertos en el río como fueron el de Puerto Salgar, Puerto Berrío, Puerto Wilches y Barrancabermeja, durante este tiempo la forma de navegar fue cambiando y dejó atrás el barco de vapor y empezaron a entrar los barcos impulsados por hélices y con mayor capacidad de carga. Con el paso del tiempo el manejo de carga por el río fue perdiendo fuerza y empezó a manejarse el transporte terrestre y aéreo.

Durante años el río Magdalena funcionó como la principal ruta de transporte de mercancía y turismo, con el paso del tiempo se fueron quedando olvidados los barcos y los ferris que se trasladaban a lo largo de su cauce, comenzando a sobresalir el transporte terrestre y aéreo, estos nuevos sistemas de transporte acapararon todo el mercado, con grandes costos tanto para los pasajeros como para las empresas.

La humanidad ha empezado a cambiar su visión con respecto a su entorno y el medio ambiente, buscando sitios que los aleje de su rutina diaria y los acerque más a la naturaleza.

Partiendo de esta idea, Girardot es una de las ciudades con mayor afluencia turística en el país, dándonos como base un destino donde podemos desarrollar una zona turística que cumpla con las necesidades de hoy; ya que tenemos una gran biodiversidad en la cuenca del Magdalena, fusionando esto con un desarrollo turístico moderno.

Lo que favorecería al país, a la región y la ciudad con una atracción más para el turismo, que lleva a recorrer la historia de nuestra nación que se encuentra escrita a lo largo del río Magdalena y en cada ciudad por la que él pasa y se descubre un mundo natural el cual está olvidado dando como una de las zonas importantes por conocer a Girardot.⁸

IV. GENERALIDADES

Los principales eventos culturales y turísticos que se llevan a cabo a lo largo del año son los siguientes:

- **Feria Artesanal, Pueblito Girardoteño:** En el parque de Banderas, frente al edificio de la Alcaldía municipal, se lleva a cabo la Feria Artesanal Pueblito Girardoteño y la Feria Agroindustrial, Turística y Ecológica del Alto Magdalena con el apoyo del Instituto Municipal de Turismo, Cultura y Fomento, la Secretaría de Desarrollo Económico y Social, el Comité Ambiental Girardot Siembra y la Cámara de Comercio.
- **Festival del río:** Una de las festividades más importantes de la ciudad, en la que sus habitantes hacen anualmente un reconocimiento al río Magdalena, con competencia de canotaje, canoas, natación y neumáticos.
- **Cumpleaños del municipio:** los 9 de octubre se realiza el tradicional desfile con los colegios, la administración municipal y la comunidad en general. El desfile inicia desde el parque El Alto de la Cruz (ya que fue el primer barrio fundado en el municipio) y termina en el Parque Bolívar. La noche anterior se realiza la tradicional serenata al municipio.
- **Reinado Nacional del Turismo:** El evento más importante que se realiza no solo en la ciudad, sino en el departamento de Cundinamarca, en donde las representantes de la mayoría de las regiones del país se reúnen en el día de la Raza. El Reinado Nacional del Turismo es el segundo más importante de Colombia.

En 1996, mediante la Ley 300, en su artículo 10, se ratifica al municipio de Girardot como sede oficial del Reinado Nacional del Turismo.

- **Festival Turístico - Reinado Señorita Girardot:** Fiesta tradicional que culmina con la elección de la señorita Girardot. Se celebra a finales del mes de junio para el puente festivo de San Pedro.
- **Reinado veredal:** Evento organizado por la Alcaldía municipal con el objetivo de resaltar la belleza de las mujeres campesinas.⁹

La actividad turística es sin lugar a duda el único sector que está dinamizando la economía ya que ofrece gran cantidad de beneficios directos e indirectos, derivados de su desarrollo. El turismo se presenta como alternativa para diversificar la base económica de la región, posee un potencial importante para incrementar los ingresos públicos y privados y contribuye al desarrollo de otros sectores, especialmente de productos que consumen los turistas, o productos para las firmas que los sirven.

La infraestructura hotelera de la ciudad es considerada por su calidad, diversidad y capacidad como una de las más importantes del país, contando con la actualidad con más de 3.500 camas en hoteles y centros vacacionales de primera categoría, contando además con gran cantidad y variedad de establecimientos que brindan servicios básicos de hospedaje a precios muy bajos.

La ciudad está dotada además de una infraestructura para convenciones de primer orden que la convierte en anfitriona por excelencia de ferias, exposiciones, encuentros empresariales, convenciones y como centro de negocios, tanto a nivel doméstico como internacional; eventos que se complementan con la múltiple y variada oferta turística, y cultural de la ciudad. Posee importantes Centros de Convenciones de lujo, diseñados y construidos en su gran mayoría en hoteles y centros vacacionales, que cuentan con tecnología de punta y la dotación adecuada para atraer el mercado de eventos empresariales que convierten a Girardot en un destino ideal para el turismo de negocios y sede de múltiples congresos y reuniones.

Es así como el municipio de Girardot ha decidido centrar su economía en el rescate, fomento y organización del Turismo como su principal estrategia de promoción económica.

Alrededor de esta y complementando la estrategia se encuentra el fomento de las microempresas artesanales y familiares, el desarrollo de proyectos de vivienda social, la capacitación de los diferentes sectores productivos y de servicios del municipio.

Así mismo, para lograr esta iniciativa se contará con la obra de ampliación de la autopista Bogotá Girardot, la primera que tendrá el país con seis carriles, los 73 kilómetros del tercer carril, los cuales se harán a lado y lado de la vía actual, se construirán exactamente desde el portal de salida del túnel Sumapaz, adelante de Boquerón (Cundinamarca), hasta el viaducto El Muña, en límites de los municipios de Granada y Soacha.

Los beneficiados con el tercer carril no solo serán los conductores y viajeros, quienes, una vez terminen las obras hacia finales del 2022, podrán circular con más velocidad y seguridad: las nuevas calzadas serán más amplias, y sus curvas, menos cerradas; Incluso se busca que en sectores como el Boquerón el tránsito sea menos temido y accidentado. Esto, entre otras razones, porque los cuatro túneles cortos

⁸ RENOVACIÓN URBANA A PARTIR DEL PUERTO FLUVIAL DE GIRARDOT, Juan Pablo Barrera Duque, PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO CARRERA DE ARQUITECTURA Bogotá, D. C. 2009.

⁹ <http://www.girardot-cundinamarca.gov.co /MiMunicipio /Paginas /Economia.aspx>

proyectados en este tramo irán paralelos al túnel del Sumapaz atravesando la montaña.

También con este proyecto saldrán ganando los municipios por donde se ampliará la autopista (como Girardot, Melgar, Fusagasugá, Silvania y Granada), porque les harán glorietas en unos, puentes vehiculares y peatonales en otros, que mejorarán la movilidad y ayudarán a reducir la accidentalidad de la población que usa esta vía nacional, llamada la ruta 40.

La concesión que adjudicó la ANI, y que es una asociación público-privada (APP-IP), incluye, además, que este consorcio durante 30 años hará el mantenimiento y la operación de 154,81 km del corredor completo, de Bogotá a Girardot, cuyos costos se calcula que serán de 2.4 millones de pesos.¹⁰

V. BENEFICIOS DE LA INICIATIVA:

La Ley 1617 de 2013, aplicable a los Distritos Especiales, es una herramienta macro que permite a las entidades territoriales potencializar sus ventajas comparativas y competitivas para el desarrollo económico, garantizar el adecuado funcionamiento de los diferentes medios de transporte, generar inversiones, fomentar la concurrencia del capital privado, estimular la explotación de bienes y servicios producidos por sus moradores, e incentivar el aumento de fuentes de empleo, como condición para incrementar el ingreso, disminuir la pobreza y atender, los problemas sociales, ambientales y urbanos en la región.

El manejo y administración de los bienes de uso público que existan en jurisdicción del distrito, susceptibles de explotación turística, eco turística, industrial, histórica, recreativa y cultural, corresponde a las autoridades del orden distrital, los Distritos podrán participar con voz y voto en todas las instancias administrativas de las cuales hacen parte, en igualdad de condiciones que los departamentos, como en los Órganos Colegiados de Administración y Decisión (OCAD), y en materia de división de su territorio, los distritos estarán divididos en localidades, de acuerdo con las características sociales de sus habitantes, con homogeneidad relativa desde el punto de vista geográfico, social, cultural y económico.

De esta forma se descentraliza la administración y el gasto, y la ciudadanía representada por los ediles tiene más injerencia en la forma como se invierten los recursos.

La Ley de Distritos establece que las autoridades promoverán la organización de los habitantes y comunidades del distrito y estimularán la creación de las asociaciones profesionales, culturales, cívicas, populares, comunitarias y juveniles que sirvan de mecanismo de representación en las distintas instancias de participación, concertación y vigilancia de la gestión distrital y local.

VI. CONSIDERACIONES CONSTITUCIONALES Y LEGALES

El artículo 1° de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales.

En el artículo 286 describe que “Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas”.

El artículo 287 refiere que “Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley”.

De otra forma el artículo 328 establece los distritos especiales: Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta y Barranquilla conservarán su régimen y carácter, y se organiza a Buenaventura y Tumaco como Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico.

Así mismo. El artículo 356 establece *Salvo lo dispuesto por la Constitución, la ley, a iniciativa del Gobierno, fijará los servicios a cargo de la nación y de los departamentos, distritos, y municipios. Para efecto de atender los servicios a cargo de estos y a proveer los recursos para financiar adecuadamente su prestación, se crea el Sistema General de Participaciones de los departamentos, distritos y municipios.*

Los Distritos tendrán las mismas competencias que los municipios y departamentos para efectos de la distribución del Sistema General de Participaciones que establezca la ley.

Para estos efectos, serán beneficiarias las entidades territoriales indígenas, una vez constituidas. Así mismo, la ley establecerá como beneficiarios a los resguardos indígenas, siempre y cuando estos no se hayan constituido en entidad territorial indígena.

Los recursos del Sistema General de Participaciones de los departamentos, distritos y municipios se destinarán a la financiación de los servicios a su cargo, dándoles prioridad al servicio de salud, los servicios de educación, preescolar, primaria, secundaria y media, y servicios públicos domiciliarios de agua potable y saneamiento básico, garantizando la prestación y la ampliación de coberturas con énfasis en la población pobre.

Teniendo en cuenta los principios de solidaridad, complementariedad y subsidiariedad, la ley señalará los casos en los cuales la Nación podrá concurrir a la financiación de los gastos en los servicios que sean señalados por la ley, como de competencia de los departamentos, distritos y municipios.

La ley reglamentará los criterios de distribución del Sistema General de Participaciones de los departamentos, distritos, y municipios, de acuerdo con las competencias que le asigne a cada una de estas entidades; y contendrá las disposiciones

¹⁰ <https://www.ani.gov.co/>

necesarias para poner en operación el Sistema General de Participaciones de estas, incorporando principios sobre distribución que tengan en cuenta los siguientes criterios:

- a) Para educación, salud y agua potable y saneamiento básico: población atendida y por atender, reparto entre población urbana y rural, eficiencia administrativa y fiscal, y equidad. En la distribución por entidad territorial de cada uno de los componentes del Sistema General de Participaciones, se dará prioridad a factores que favorezcan a la población pobre, en los términos que establezca la ley.
- b) Para otros sectores: Población, reparto entre población y urbana y rural, eficiencia administrativa y fiscal, y pobreza relativa.

No se podrá descentralizar competencias sin la previa asignación de los recursos fiscales suficientes para atenderlas.

Los recursos del Sistema General de Participaciones de los departamentos, distritos, y municipios se distribuirán por sectores que defina la ley.

El monto de recursos que se asigne para los sectores de salud y educación, no podrá ser inferior al que se transfería a la expedición del presente acto legislativo a cada uno de estos sectores.

Las ciudades de Buenaventura y Tumaco se organizan como Distritos Especiales, Industriales, Portuarios, Biodiversos y Ecoturísticos. Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales, que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas, las normas vigentes para los municipios.

El Gobierno nacional definirá una estrategia de monitoreo, seguimiento y control integral al gasto ejecutado por las entidades territoriales con recursos del Sistema General de Participaciones, para asegurar el cumplimiento de las metas de cobertura y calidad. Esta estrategia deberá fortalecer los espacios para la participación ciudadana en el control social y en los procesos de rendición de cuentas.

Para dar aplicación y cumplimiento a lo dispuesto en el inciso anterior, el Gobierno nacional, en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la expedición del presente acto legislativo, regulará, entre otros aspectos, lo pertinente para definir los eventos en los cuales está en riesgo la prestación adecuada de los servicios a cargo de las entidades territoriales, las medidas que puede adoptar para evitar tal situación y la determinación efectiva de los correctivos necesarios a que haya lugar.

La ciudad de Barrancabermeja se organiza como Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico. Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas las normas vigentes para los municipios.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. El Gobierno deberá presentar el proyecto de ley que regule la organización y funcionamiento del Sistema General de Participaciones de los departamentos, distritos, y municipios, a más tardar el primer mes de sesiones del próximo período legislativo.

Los Distritos tendrán las mismas competencias que los municipios y departamentos para efectos de la distribución del Sistema General de Participaciones que establezca la ley.

Los recursos del Sistema General de Participaciones de los departamentos, distritos y municipios se destinarán a la financiación de los servicios a su cargo, dándoles prioridad al servicio de salud, los servicios de educación, preescolar, primaria, secundaria y media, y servicios públicos domiciliarios de agua potable y saneamiento básico, garantizando la prestación y la ampliación de coberturas con énfasis en la población pobre.

Teniendo en cuenta los principios de solidaridad, complementariedad y subsidiariedad; la ley señalará los casos en los cuales la Nación podrá concurrir a la financiación de los gastos en los servicios que sean señalados por la ley como de competencia de los departamentos, distritos y municipios.

La ley reglamentará los criterios de distribución del Sistema General de Participaciones de los departamentos, distritos, y municipios, de acuerdo con las competencias que le asigne a cada una de estas entidades; y contendrá las disposiciones necesarias para poner en operación el Sistema General de Participaciones de estas, incorporando principios sobre distribución que tengan en cuenta los siguientes criterios:

Para educación, salud y agua potable y saneamiento básico: población atendida y por atender, reparto entre población urbana y rural, eficiencia administrativa y fiscal, y equidad. En la distribución por entidad territorial de cada uno de los componentes del Sistema General de Participaciones, se dará prioridad a factores que favorezcan a la población pobre, en los términos que establezca la ley.

La Ley 1454 de 2011, “Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones”, en su capítulo 3, establece la distribución de competencias en materias de ordenamiento territorial. El artículo 29 establece que una entidad territorial al convertirse en distrito especial será competente para dividir el territorio distrital en localidades, de acuerdo a las características sociales de sus habitantes y atribuir competencias y funciones administrativas, así como también dirigir las demás actividades que por su carácter y denominación les corresponda.

Para otros sectores: población, reparto entre población urbana y rural, eficiencia administrativa y fiscal, y pobreza relativa.

No se podrá descentralizar competencias sin la previa asignación de los recursos fiscales suficientes para atenderlas. Los recursos del Sistema General de Participaciones de los departamentos, distritos,

y municipios se distribuirán por sectores que defina la ley. El monto de recursos que se asigne para los sectores de salud y educación, no podrá ser inferior al que se transfería a la expedición del presente acto legislativo a cada uno de estos sectores.

Mediante la Ley 1617 de 2013 se expidió por el Congreso de la República el “Régimen de los Distritos Especiales” cuya finalidad es la “de dotar a los distritos de las facultades, instrumentos y recursos que les permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo, así como promover el desarrollo integral de su territorio para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, a partir del aprovechamiento de sus recursos y ventajas derivadas de las características, condiciones y circunstancias especiales que estos presentan” (artículo 1°).

En este mismo sentido el artículo 2° establece que los distritos son entidades territoriales organizadas de conformidad con lo previsto en la Constitución Política, los cuales están sujetos a un régimen especial en virtud del cual sus órganos y entidades gozan de facultades especiales diferentes a las contempladas dentro del régimen ordinario aplicable a los demás municipios del país, así como del que rige para las otras entidades territoriales establecidas dentro de la estructura político administrativa del Estado colombiano.

Sin embargo, el pasado 20 de agosto de 2021 el señor Alcalde municipal radicó ante el honorable Concejo municipal un proyecto de Acuerdo municipal **POR EL CUAL SE EXPIDE CONCEPTO PREVIO Y FAVORABLE PARA DECRETAR POR LEY, LA FORMACIÓN DEL MUNICIPIO DE GIRARDOT, COMO DISTRITO ESPECIAL, TURÍSTICO, PORTUARIO Y CULTURAL** sustentado en los siguientes argumentos:

Que el 9 de octubre de 1852, la Cámara Provincial de Tequendama, reunida en La Mesa, crea el Distrito Parroquial de Girardot, acto administrativo, que se considera la Fundación Formal de la Ciudad.

Que la extensión de la conurbación de Girardot es de 354 km².

Que la población de la conurbación Girardot, Flandes y Ricaurte: asciende aproximadamente a 184.075 habitantes.

Que el presupuesto del municipio de Girardot para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2021 está estimado en \$154,748,543,000.

Que la administración municipal de Girardot tiene el interés de que el municipio sea erigido como Distrito Especial, Turístico, Portuario y Cultural.

Que el artículo 8° de la Ley 1617 de 2013, municipio pueda convertirse en Distrito así:

Artículo 8°. Requisitos para la creación de distritos. La ley podrá decretar la formación de nuevos distritos, siempre que se llenen las siguientes condiciones:

1. Que cuente por lo menos con seiscientos mil (600.000) habitantes, según certificación del

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) **o que se** encuentren ubicados en zonas costeras, **tengan potencial para el desarrollo de puertos** o para el turismo y la cultura, sea municipio capital de departamento o fronterizo.

2. Concepto previo y favorable sobre la conveniencia de crear el nuevo distrito, presentado conjuntamente entre las Comisiones Especiales de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial del Senado de la República y la Cámara de Representantes, y la Comisión de Ordenamiento Territorial como organismo técnico asesor, concepto que será sometido a consideración de las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, respectivamente.
3. **Concepto previo y favorable de los concejos municipales.**

Que el municipio cumple con el requisito establecido en el numeral 1, al tener un amplio potencial para el desarrollo de puertos, por estar ubicado a la ribera del río Magdalena.

Que el municipio cumple con el requisito establecido en el numeral 1, al tener un amplio potencial para el turismo y la cultura, derivado principalmente de su clima, su cercanía con la ciudad de Bogotá y la excelente infraestructura vial que la conecta con la capital del país.

Que previa la presentación del correspondiente Proyecto de ley ante el Congreso de la República, es necesario contar con concepto previo y favorable del Concejo Municipal de Girardot, tal y como lo establece el numeral 3 de la Ley 1617 de 2013.

Que entre los beneficios que traería la formación como Distrito se encuentran:

1. Tendrá mayor presupuesto debido a que participará de forma directa en el Sistema General de Participaciones y el Sistema General de Regalías, que le permitirá llevar a cabo proyectos de inversión con mayor autonomía.
2. Tendrá su propia Autoridad Ambiental.
3. Una parte de los Recursos del Sistema General de Regalías destinados para Ciencia y Tecnología deberán invertirse en el Distrito.
4. Le brinda la posibilidad de ser catalogado como un municipio núcleo en una eventual asociación mediante la figura de Área Metropolitana.
5. Se deberá realizar un nuevo ordenamiento territorial que comprenda localidades, con descentralización administrativa y fiscal, cada una tendrá su propio alcalde local y Junta Administradora Local (Ediles).
6. El recaudo por concepto de tributes, deberá destinarse primordialmente al Distrito.

Que en mérito de lo expuesto y ante la necesidad de darle un papel protagónico a nivel nacional al municipio de Girardot, aumentar la inversión, el empleo y la capacidad institucional, el Concejo Municipal de Girardot, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales.

Con todo lo indicado anteriormente, está claro que esta ciudad cuenta con todos los potenciales para que le sea otorgada la categoría de **Distrito Especial, Turístico, Portuario y Cultural**. Además, a través de la historia de la ciudad hemos evidenciado ha realizado todas las gestiones históricamente.

VII. CRITERIOS GUIAS PARA LA DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTOS

El presente proyecto de acto legislativo no configura en principio un beneficio particular, actual y directo para ningún congresista, pues es un proyecto que no versa sobre derechos u obligaciones particulares.

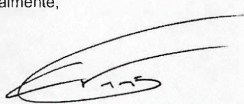


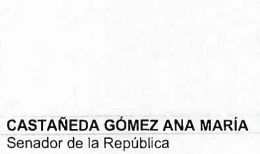
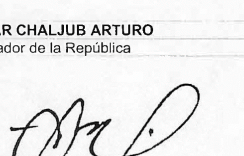
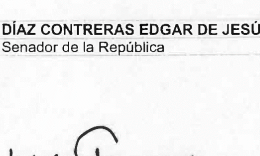
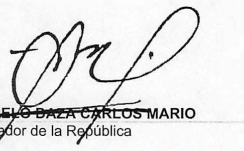
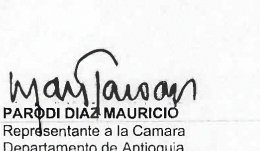
VIII. CONCLUSIÓN:

El presente proyecto de Acto Legislativo es necesario para el desarrollo económico y turístico, no solamente de la Ciudad de Girardot, sino de la Provincia del Alto Magdalena donde se encuentra ubicada, trayendo consigo potencialización en los ingresos de los pobladores de esta región.

Al presente Acto Legislativo no le es aplicable los requisitos del artículo 8° de la Ley 1618 de 2013, pues de ser aprobada, la Ciudad de Girardot en el departamento de Cundinamarca, pasaría a ser Distrito Especial, Turístico, Portuario y Cultural reconocido por la Constitución Política sin necesitarse el cumplimiento de condiciones adicionales.

Con esta iniciativa legislativa estamos transformando vidas en el departamento de Cundinamarca en beneficio de la comunidad, quienes son nuestra motivación y trabajando articuladamente, juntos podemos generar progreso en nuestro territorio.

De los Honorables Representantes,
Cordialmente,

	
RICO RICO NÉSTOR LEONARDO Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca	JIMÉNEZ LÓPEZ CARLOS ABRAHAM Senador de la República
	
BENEDITI MARTEL JORGE ENRIQUE Senador de la República	CASTAÑEDA GÓMEZ ANA MARÍA Senador de la República
	
CHAR CHALJUB ARTURO Senador de la República	DÍAZ CONTRERAS EDGAR DE JESÚS Senador de la República
	
FAREJO BAZA CARLOS MARIO Senador de la República	PARODI DÍAZ MAURICIO Representante a la Cámara Departamento de Antioquia

	
LUNA SÁNCHEZ DAVID ANDRÉS Senador de la República	MOTOA SOLARTE CARLOS FERNANDO Senador de la República
	
PÉREZ OYUELA JOSÉ LUIS Senador de la República	ZABARAÍN GUEVARA ANTONIO LUIS Senador de la República
	
AGUILERA VIDES MODESTO ENRIQUE Representante a la Cámara Departamento de Atlántico	ARBELÁEZ GIRALDO ADRIANA CAROLI Representante a la Cámara Bogotá D.C.
	
BETANCOURT PÉREZ BAYARDO GILBERTO Representante a la Cámara Departamento de Nariño	CAMPO HURTADO ÓSCAR RODRIGO Representante a la Cámara Departamento de Cauca
	
CRISTO CORREA JAIRO HUMBERTO Representante a la Cámara Departamento de Norte de Santander	CUENA CHAU CARLOS ALBERTO Representante a la Cámara Departamento de Guainía
	
GARRIDO MARTÍN LINA MARÍA Representante a la Cámara Departamento de Arauca	GONZÁLEZ HERNANDO Representante a la Cámara Departamento del Valle del Cauca
	
MÉNDEZ HERNÁNDEZ JORGE Representante a la Cámara Departamento de San Andrés y Providencia	PARODI DÍAZ MAURICIO Representante a la Cámara Departamento de Antioquia
	
PÉREZ ALTAMIRANDA GERSEL LUIS Representante a la Cámara Departamento de Atlántico	PÉREZ ARANGO BETSY JUDITH Representante a la Cámara Departamento de Atlántico
	
PÉREZ ROJAS JOHN EDGAR Representante a la Cámara Departamento del Quindío	RAMÍREZ CAVIEDES SANDRA MILENA Representante a la Cámara Departamento del Magdalena
	
RODRÍGUEZ CONTRERAS JAIME Representante a la Cámara Departamento del Meta	SÁNCHEZ REYES JAVIER ALEXANDER Representante a la Cámara Departamento del Vichada
	
TOVAR TRUJILLO VÍCTOR ANDRÉS Representante a la Cámara Departamento del Huila	TRIANA QUINTERO JULIO CÉSAR Representante a la Cámara Departamento del Huila

CAMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL

El día 01 de Agosto del año 2022

Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de Ley Acto Legislativo X

No. 089 Con su correspondiente Exposición de Motivos, suscrito Por HR Nestor Rico
HS Jorge Benediti, HS David Long
HR Mauricio Parodi y otros HH-RR y HH-SS

SECRETARIO GENERAL

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 087 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se reconoce el festival departamental de bandas de Cundinamarca como manifestación del patrimonio cultural inmaterial de la Nación.

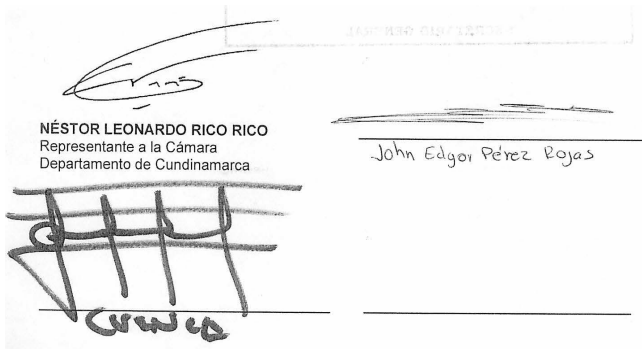
El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* la presente ley tiene como objeto declarar como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, el Festival Departamental de Bandas de Cundinamarca.

Artículo 2°. La Nación a través del Ministerio de la Cultura, contribuirá al fomento, promoción, difusión, conservación, protección y desarrollo del Festival Departamental de Bandas de Cundinamarca como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.



PROYECTO DE LEY NÚMERO 087 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se reconoce el festival departamental de bandas de Cundinamarca como manifestación del patrimonio cultural inmaterial de la nación

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

MARCO HISTÓRICO

Según la UNESCO el contenido de la expresión patrimonio cultural ha cambiado bastante en las últimas décadas. El patrimonio cultural no se limita a monumentos y colecciones de objetos, sino que comprende también tradiciones o expresiones vivas heredadas de nuestros antepasados y transmitidas a nuestros descendientes, como tradiciones orales, artes del espectáculo, usos sociales, rituales, actos festivos, conocimientos y prácticas relativos a la naturaleza y el universo, y saberes y técnicas vinculados a la artesanía tradicional.

Pese a su fragilidad, el patrimonio cultural inmaterial es un importante factor del mantenimiento de la diversidad cultural frente a la creciente globalización. La comprensión del patrimonio cultural inmaterial de diferentes comunidades

contribuye al diálogo entre culturas y promueve el respeto hacia otros modos de vida.

La importancia del patrimonio cultural inmaterial no estriba en la manifestación cultural en sí, sino en el acervo de conocimientos y técnicas que se transmiten de generación en generación. El valor social y económico de esta transmisión de conocimientos es pertinente para los grupos sociales tanto minoritarios como mayoritarios de un Estado, y reviste la misma importancia para los países en desarrollo que para los países desarrollados.

El patrimonio cultural inmaterial es:

Tradicional, contemporáneo y viviente a un mismo tiempo: el patrimonio cultural inmaterial no solo incluye tradiciones heredadas del pasado, sino también usos rurales y urbanos contemporáneos, característicos de diversos grupos culturales.

Integrador: podemos compartir expresiones del patrimonio cultural inmaterial que son parecidas a las de otros. Tanto si son de la aldea vecina como si provienen de una ciudad en las antípodas, o han sido adaptadas por pueblos que han emigrado a otra región, todas forman parte del patrimonio cultural inmaterial: se han transmitido de generación en generación, han evolucionado en respuesta a su entorno y contribuyen a infundirnos un sentimiento de identidad y continuidad, creando un vínculo entre el pasado y el futuro a través del presente. El patrimonio cultural inmaterial, no se presta a preguntas sobre la pertenencia de un determinado uso a una cultura, sino que contribuye a la cohesión social fomentando un sentimiento de identidad y responsabilidad que ayuda a los individuos a sentirse miembros de una o varias comunidades y de la sociedad en general.

Representativo: el patrimonio cultural inmaterial no se valora simplemente como un bien cultural, a título comparativo, por su exclusividad o valor excepcional. Florece en las comunidades y depende de aquellos cuyos conocimientos de las tradiciones, técnicas y costumbres se transmiten al resto de la comunidad, de generación en generación, o a otras comunidades.

Basado en la comunidad: el patrimonio cultural inmaterial solo puede serlo si es reconocido como tal por las comunidades, grupos o individuos que lo crean, mantienen y transmiten. Sin este reconocimiento, nadie puede decidir por ellos que una expresión o un uso determinado forma parte de su patrimonio.

La banda de música es una agrupación artístico-musical cuyos integrantes interpretan instrumentos de viento (de metal y de cañas) y de percusión, estos conjuntos hacen parte de la sociedad, la integran y la reúnen a su alrededor, son símbolo de su identidad y la representan en otras regiones siendo su heraldo.

Colombia cuenta con uno de los movimientos de bandas de música más numeroso, diverso y

dinámico de América Latina. Estas agrupaciones, cuya presencia en el país se remonta a finales del siglo XVIII, no solamente han sido las principales animadoras de las festividades (religiosas, actos protocolarios, etc.), sino que han representado un espacio simbólico de auto reconocimiento y pertenencia, de gran valor cultural para cientos de localidades en todo el territorio nacional. Además de su valor como proyecto musical, la banda de músicos posibilita la integración de los actores sociales de las localidades, orientando y proyectando sus tradiciones y nuevas propuestas culturales, trascendiendo las fronteras étnicas, políticas, económicas y estéticas.

Una de las características importantes del movimiento de bandas en Colombia es la existencia de diversos concursos y festivales de tipo nacional, departamental y zonal, en los cuales las agrupaciones confrontan y comparten sus logros artísticos, al tiempo que generan espacios de encuentro y socialización en las localidades en que son sedes.

El rescate de los ritmos propios de cada pueblo unido a la intención de darlos a conocer a otros para que nunca mueran han permitido la creación de concursos y festivales donde se dan cita las bandas y sus músicos; Estos certámenes buscan el fortalecimiento de los distintos géneros musicales, dado que como ideología tienen tanto la creación como el desarrollo de los ritmos propios de nuestra Colombia.

Las bandas hacen parte importante de la identidad de un pueblo, y es el concurso el espacio preciso para la difusión de la música y de la cultura propia de cada pueblo. El concurso brinda la oportunidad de compartir con otros procesos y esto se debe dar en un ambiente de sana competencia donde el único ganador debe ser el proceso bandístico y la experiencia valiosa que cada músico, niño, joven o adulto adquiera para su vida.

La banda es una agrupación conformada por instrumentos musicales pertenecientes a las familias de los vientos (maderas y metales) y percusión, así:

- Maderas: Flautas, oboes, clarinetes, saxofones y fagotes.
- Metales: Trompetas, bugles, cornos, trombones, fiscornos, bombardinos y tubas.
- Percusión: Los instrumentos de percusión que se usan habitualmente en las bandas en Colombia son:
 - Básicos: Platillos, redoblante y bombo.
 - Percusión colombiana y latina: Maracas, capachos, guasa, guacharaca, güiro, claves, cucharas, cencerro, batería, congas, bongoes, timbaletas, tambora, tambores, etc.
 - Percusión sinfónica: Timbales, marimba, xilófono, campanas tubulares, platillo suspendido, piano, cajas chinas, etc.

Las bandas representan un proyecto artístico y educativo que ofrece oportunidades de formación, creación e interpretación musical a las nuevas generaciones. Alrededor de ellas se congregan

los habitantes de las localidades y las familias de cada uno de sus integrantes, posibilitando el fortalecimiento del tejido social. La actividad de la banda permite, entre otros, alcanzar los siguientes objetivos:

EN LO MUSICAL Y EDUCATIVO:

- Reconocimiento por parte de los integrantes de sus propias potencialidades musicales y expresivas, así como construcción de vínculos que les permitan tener confianza en sí mismos, en los otros y por parte de los demás hacia ellos.
- Desarrollo cognitivo de niños y jóvenes a través de la música, lo cual se ve reflejado en mayor rendimiento escolar y, por ende, menor deserción del sistema educativo.
- Valoración de la dimensión artística de la educación a través de la articulación entre las áreas educativa (colegios, escuelas) y cultural (casas de cultura) en instituciones departamentales y municipales.

EN LO SOCIAL Y CULTURAL:

- Reafirmación de proyectos comunes a través del trabajo conjunto y creación de espacios de convivencia que contribuyen al mutuo respeto, permitiendo la regulación de los conflictos por vías no violentas.
- Impulso a la participación comunitaria en torno a proyectos e intereses comunes.
- Promoción de nuevos planes de vida individuales y colectivos mediante la generación de alternativas que permiten enfrentar fenómenos de violencia y drogadicción.
- Educación de las comunidades en la apreciación de lo artístico.
- Reconocimiento, valoración y apropiación de las músicas colombianas y universales por parte de las comunidades. La banda es una agrupación instrumental cuya versatilidad permite la interpretación y el disfrute de músicas de los más variados estilos y diversas procedencias.

FESTIVAL DEPARTAMENTAL DE BANDAS MUSICALES MUNICIPALES

El Festival Departamental de Bandas nace de una necesidad cultural social y artística, donde sus habitantes y autoridades lograron organizar un grupo de jóvenes de los distintos municipios de la provincia del Gualivá, cuyo primer encuentro tuvo lugar en el municipio de Útica y el segundo en el municipio de Fusagasugá con el apoyo de la Gobernación de Cundinamarca, la Asamblea Departamental y la gestión de las autoridades civiles del municipio, se logró convertir a Villeta de San Miguel Arcángel como sede oficial del mencionado evento, para que engrandezca nuestra región y departamento.

Este se viene desarrollando allí desde el año 1975. Su finalidad es el rescate y difusión

de talentos artísticos, las tradiciones culturales y el fortalecimiento de los valores, identidad, pertenencia y principios de los cundinamarqueses. Además, busca fomentar, promover y estimular las expresiones artísticas, culturales y simbólicas, en especial, de la práctica musical colectiva de las bandas de viento.

El concurso inicialmente contaba con la participación de las bandas musicales tradicionales, conservando un aire folclórico y natural de las antiguas papayeras que armonizaban los jolgorios populares, pero que con el tiempo, comenzó a hacer presencia en el medio musical, dándole un giro especial que ha contribuido a la conformación de las bandas musicales municipales con carácter y temple sinfónico, integradas por niños y jóvenes deseosos de incursionar en el cultivo de la música, buscando con ella una sana convivencia en comprensión y reflexión, con sentido de identidad y pertenencia.

Las Bandas Musicales en Cundinamarca representan una de las tradiciones de mayor trayectoria. Es vista como un medio de expresión por las comunidades y como un espacio formativo para las nuevas generaciones. De la misma manera, como se expuso anteriormente, es un proceso cultural que se ha consolidado en diferentes regiones del departamento, posicionándose como una actividad socializante y generosa con la cultura colectiva.

Por su parte, el Instituto Departamental de Cultura y Turismo de Cundinamarca (IDECUT), realiza cada año clasificatorios zonales para evaluar y hacer seguimiento de los procesos de formación musical y técnica de estas agrupaciones. Hoy en día ese proceso clasificatorio es denominado Encuentros pedagógicos de bandas, en cinco categorías:

- Categoría muestras
- Categoría Infantil
- Categoría Juvenil
- Categoría Mayores
- Sinfónica Especial
- Categoría tradicional fiestera.

Con una participación de más de 97 bandas cada año y más de 6.500 músicos beneficiados. Las agrupaciones seleccionadas son las que representarán sus categorías en el Festival Departamental de Bandas Musicales Municipales realizado en Villeta. Adicionalmente, en este concurso se realiza la selección de los mejores procesos bandísticos que representarán al departamento de Cundinamarca en los concursos nacionales de bandas musicales desarrollados en cada año.

A nivel nacional, los Concursos de Bandas Musicales que existen actualmente son:

- Concurso Nacional de Bandas Paipa - Boyacá.
- Concurso Nacional de Bandas Anapoima - Cundinamarca.
- Concurso Nacional de Bandas Guatavita - Cundinamarca.

- Concurso Nacional de Bandas Infantiles de Caldas.
- Concurso Nacional de Bandas Juveniles La Vega - Cundinamarca.
- Concurso Nacional de Bandas Tibacuy - Cundinamarca.
- Festival Nacional de Bandas y Concurso a la mejor obra inédita vocal, e instrumental de música colombiana Cota - Cundinamarca.
- Concurso Nacional del Bambuco Inédito Tocancipá - Cundinamarca.
- Concurso Nacional de Bandas San Pedro - Valle del Cauca.
- Concurso Nacional de Bandas Vianí - Cundinamarca.
- Concurso Nacional de Bandas San Pelayo - Córdoba.
- Concurso Nacional de Bandas Sincelejo - Sucre.
- Concurso Nacional de Bandas Barrancabermeja Santander.
- Concurso Nacional de Bandas Fiesteras Suárez Tolima, entre otros.

Es importante resaltar que, de 2016 a 2019 el IDECUT ha suscrito diferentes convenios y ha destinado aportes para fortalecer y apoyar este sector artístico en el departamento. Los diferentes convenios y aportes son:

AÑO 2016: Convenio para apoyar el “XLI FESTIVAL DEPARTAMENTAL DE BANDAS MUSICALES MUNICIPALES” 2016.

Valor total del convenio \$160.000.000

Aporte por parte del IDECUT: \$120.000.000.

Aporte por parte del INSTITUTO MUNICIPAL: \$40.000.000.

AÑO 2017: Convenio para la realización del “XLII FESTIVAL DEPARTAMENTAL DE BANDAS MUSICALES MUNICIPALES” 2017.

Valor total del convenio: \$159.000.000

Aporte por parte del IDECUT: \$129.000.000

Aporte por parte del MUNICIPIO: \$30.000.000

AÑO 2018: Convenio para apoyar el “XLIII FESTIVAL DEPARTAMENTAL DE BANDAS MUSICALES MUNICIPALES” 2018.

Valor total del convenio \$160.000.000.

Aporte por parte del IDECUT: \$120.000.000.

Aporte por parte del INSTITUTO MUNICIPAL: \$40.000.000.

AÑO 2019: Convenio para apoyar el XLIV FESTIVAL DEPARTAMENTAL DE BANDAS MUSICALES MUNICIPALES” 2019.

Valor total del convenio \$160.000.000

Aporte por parte del IDECUT: \$130.000.000.

Aporte por parte del INSTITUTO MUNICIPAL: \$30.000.000.

Los aportes por parte del IDECUT fueron destinados exclusivamente para cubrir los gastos de alimentación (7 servicios bandas participantes); hidratación y dos noches de hospedaje para las bandas participantes; almuerzos y refrigerios para 4 bandas categoría muestra; alimentación y hospedaje banda sinfónica Juvenil de Cundinamarca en el marco del FESTIVAL DEPARTAMENTAL DE BANDAS MUSICALES MUNICIPALES”.

Fuentes:

<https://www.mincultura.gov.co/>

<https://ich.unesco.org/es/que-es-el-patrimonio-inmaterial>

MARCO CONSTITUCIONAL CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 7º. “El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la nación colombiana”.

Artículo 8º. “Es Obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación”.

Artículo 70. “El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la Investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

Artículo 71. La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

MARCO JURISPRUDENCIAL

Resaltando la importancia que le da el estado a la cultura, la Corte Constitucional en Sentencia C- 671 de 1999, manifestó¹:

“Uno de los aspectos novedosos de la Constitución de 1991, fue el de consagrar entre los derechos fundamentales el de acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades’, norma esta en la cual, además, en forma precisa y de manera indiscutible, expresó el constituyente que la cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad’ por eso a continuación la Constitución Política le

ordena a las autoridades del Estado promover ‘la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación’. Es decir, en adelante y a partir de la Constitución de 1991, la cultura no es asunto secundario, ni puede constituir un privilegio del que disfruten solamente algunos colombianos, sino que ella ha de extenderse a todos, bajo el entendido de que por constituir uno de los fundamentos de la nacionalidad su promoción, desarrollo y difusión es asunto que ha de gozar de la especial atención del Estado.”

MARCO LEGAL

Ley 397 de 1997. Ley General de Cultura. “Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre Patrimonio Cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias”.

Artículo 18. De los estímulos. El Estado, a través del Ministerio de Cultura y las entidades territoriales establecerá estímulos especiales y proporcionará la creación, la actividad artística y cultural e investigación y el fortalecimiento de expresiones culturales. Para tal efecto establecerá entre otros programas, bolsas de trabajo, becas, premios anuales, concursos, festivales, talleres de formación artística, apoyo a personas y grupos dedicados a actividades culturales, ferias, exposiciones, unidades móviles de divulgación cultural y otorgará incentivos y créditos especiales para artistas sobresalientes, así como para integrantes en el campo de la creación, la ejecución, la experimentación, la formación y la investigación a nivel individual y colectivo de cada una de las siguientes expresiones culturales:

Artes plásticas;

Artes musicales;

Artes escénicas.

Ley 1185 de 2008, “Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 -Ley General de Cultura y se dictan otras disposiciones” en lo referente al Patrimonio Cultural de carácter material e inmaterial la ley señala lo siguiente²:

“Artículo 1º: Modifíquese el artículo 4º de la Ley 397 de 1997 el cual quedará así: Integración del patrimonio cultural de la Nación. El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico,

¹ Cultura en la constitución política vigente. Disponible en <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1999/C-671-99.htm>

² Ley 1185 de 2008. Disponible en: http://www.secretaria-senado.gov.co/senado/basedoc/ley_1185_2008.html

arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, filmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico.”

En el tema reglamentario, el Decreto 2941 de 2009³ “Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008, describe como manifestaciones del Patrimonio Cultural Inmaterial las siguientes:

- “1. Lenguas y tradición oral. Entendidos como vehículo del Patrimonio Cultural Inmaterial, y como medio de expresión o comunicación de los sistemas de pensamiento, así como un factor de identidad e integración de los grupos humanos.
2. Organización social. Corresponde a los sistemas organizativos tradicionales, incluyendo el parentesco y la organización familiar, y las normas que regulan dichos sistemas.
3. Conocimiento tradicional sobre la naturaleza y el universo. Conocimiento que los grupos humanos han generado y acumulado con el paso del tiempo en su relación con el territorio y el medio ambiente.
4. Medicina tradicional. Conocimientos y prácticas tradicionales de diagnóstico, prevención y tratamiento de enfermedades incluyendo aspectos psicológicos y espirituales propios de estos sistemas y los conocimientos botánicos asociados.
5. Producción tradicional. Conocimientos, prácticas e innovaciones propias de las comunidades locales relacionados con la producción tradicional agropecuaria, forestal, pesquera y la recolección de productos silvestres, y los sistemas comunitarios de intercambio.
6. Técnicas y tradiciones asociadas a la fabricación de objetos artesanales. Comprende el conjunto de tradiciones familiares y comunitarias asociadas a la producción de tejidos, cerámica, cestería, adornos y en general, de objetos utilitarios de valor artesanal.
7. Artes populares. Recreación de tradiciones musicales, dancísticas, literarias, audiovisuales y plásticas que son perpetuadas por las mismas comunidades.
8. Actos festivos y lúdicos. Acontecimientos sociales y culturales periódicos, con fines lúdicos o que se realizan en un tiempo y un espacio con reglas definidas y excepcionales, generadoras de identidad, pertenencia y cohesión social. Se excluyen las manifestaciones y cualquier otro espectáculo que fomente la violencia hacia los animales.

9. Eventos religiosos tradicionales de carácter colectivo. Acontecimientos sociales y ceremoniales periódicos con fines religiosos.
10. Conocimientos y técnicas tradicionales asociadas al hábitat. Conocimientos, técnicas y eventos tradicionales relacionados con la construcción de la vivienda y las prácticas culturales asociadas a la vida doméstica.
11. Cultura culinaria. Prácticas tradicionales de transformación, conservación, manejo y consumo de alimentos.
12. Patrimonio Cultural Inmaterial asociado a los espacios culturales. Este campo comprende los sitios considerados sagrados o valorados como referentes culturales e hitos de la memoria ciudadana”.

OBJETO


El presente proyecto de ley tiene como objeto fundamental declarar el Festival Departamental de Bandas de Cundinamarca como manifestación del patrimonio cultural inmaterial de la Nación.


Las Bandas de Música en Cundinamarca representan una de las tradiciones de mayor trayectoria y arraigo, su aporte como medio de expresión de las comunidades y espacio formativo para las nuevas generaciones, igualmente corresponden a un proceso cultural que se ha consolidado en las más diversas regiones del departamento de Cundinamarca, constituyéndose en una actividad eminentemente socializante y generosa de identidad cultural colectiva.


IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley, al no ordenar gasto, no comprende un impacto fiscal y por lo tanto no requiere cumplir con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, ni se encuentra condicionado al aval del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Cordialmente


NÉSTOR LEONARDO RICO RICO
 Representante a la Cámara
 Departamento de Cundinamarca


 John Edgór Pérez Rojas


 Néstor Leonardo Rico Rico

Página 13 de 14

Correo: nestor.ri
 Calle 10 # 7 -50 Capitolio Na
 Correspondencia: Carrera 7 # E

CÁMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL	
El día <u>28</u> de <u>Julio</u> del año <u>2022</u>	
Ha sido presentado en este despacho el	
Proyecto de Ley <u>X</u> Acto Legislativo	
No. <u>087</u> Con su correspondiente	
Exposición de Motivos, suscrito Por:	
<u>HR Néstor Leonardo Rico Rico</u>	
SECRETARIO GENERAL	

³ Decreto 2941 de 2009. Disponible en: <http://patrimonio.mincultura.gov.co/legislacion/Documents/decreto%202941%20de%202009.pdf>

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 145 DE 2022
CÁMARA**

*por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002
y se dictan otras disposiciones*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto ajustar la sanción aplicable a algunas de las infracciones cometidas por los conductores de motocicletas establecidas en el Código Nacional de Tránsito, a fin de que se ajusten los principios de justicia y equidad que orientan el Estado social de derecho.

Artículo 2°. Modifíquense los literales D.3., D.4., D.5., D.6. y D.7. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

“D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.

D.4.No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.

D.5.Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.

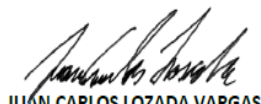
D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas”.

Artículo 3°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley deroga todas las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su promulgación.


Del H. Congresista


ALEJANDRO VEGA PÉREZ
Senador de la República
Partido Liberal Colombiano


JULIO CÉSAR TRIANA QUINTERO
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical


JUÁN CARLOS LOZADA VARGAS
Representante a la Cámara
Partido Liberal Colombiano


JULIÁN PEINADO RAMÍREZ
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia


LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ
Senadora de la República.
Partido Liberal Colombiano


OSCAR SÁNCHEZ LEÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 145 DE 2022
CÁMARA**

*por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002
y se dictan otras disposiciones*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

El propósito del presente proyecto de ley modificar algunas sanciones actualmente establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre a fin de que se ajusten a los principios de justicia y equidad que rigen el Estado social de derecho.

Para ello, se propone eliminar la distinción que actualmente está contenida en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, por la cual se asigna una consecuencia más gravosa a los motociclistas que cometan las infracciones allí establecidas en comparación con lo dispuesto respecto de los demás actores viales.

II. JUSTIFICACIÓN

Las motocicletas son el tipo de transporte más común y utilizado en Colombia¹; actualmente representa el 59% de todo el parque automotor del país en el que se cuentan un total de 16.042.336 vehículos registrados². En los últimos veinte años Colombia ha visto un incremento sustancial de usuarios y propietarios de motocicletas. El país pasó de reportar un total de 33.200 motos registradas en 2001³ a 9.419.374 a 31 de diciembre de 2020⁴; un incremento del 2272% en dos décadas.

Dadas estas cifras, es apenas evidente que el Código Nacional de Tránsito Terrestre, expedido en julio de 2002, atendía a una realidad completamente distinta a la que tenemos hoy en el país respecto de las motocicletas, por lo que es necesario que este Congreso analice en detalle las nuevas circunstancias que rodean la propiedad y uso de las motocicletas en el país a efectos de establecer si se justifica mantener disposiciones que establecen una diferenciación en contra de los propietarios de motos como la que actualmente establecen los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por el cual se dispone que, para las conductas allí señaladas habrá sanción económica equivalente a 30 salarios mínimos diarios, e inmovilización del vehículo, si alguna de dichas

¹ Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional. Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, Vol. 2.

² Fenalco y ANDI. 2021. Informe de matrículas de motos a diciembre de 2020. Bogotá D.C. p. 1

³ Quintero Hernández, Juan Camilo. 2014. El crecimiento del parque automotor de motocicletas: un desafío para la apuesta por la priorización del uso del transporte masivo, estudio de caso: Bogotá 2000-2010. Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Bogotá D.C. p. 39.

⁴ Fenalco y ANDI. 2021. Informe de matrículas de motos a diciembre de 2020. Bogotá D.C. p. 1.

infracciones es cometida en una motocicleta, no así si es ocasionada por cualquier otro tipo de vehículo.

Situación socioeconómica de los propietarios de motocicletas.

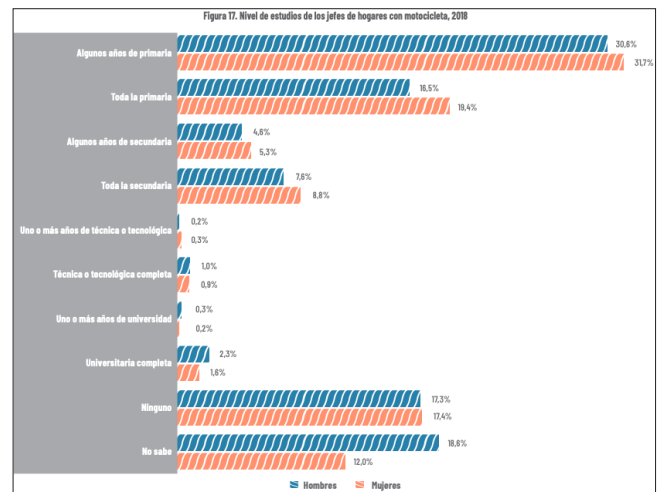
De acuerdo la Encuesta Nacional de Calidad de Vida de 2020 (ECV), adelantada por el DANE, el 23,8% de los hogares de Colombia tiene, al menos, una moto. La tenencia de este tipo de vehículo es mayor en los centros poblados y áreas rurales dispersas donde, según la misma encuesta, un 28,0% de los hogares reportó contar con mínimo una moto, frente a un 22,5% de los hogares en cabeceras municipales que señaló tener el mismo tipo de vehículo.

Adicionalmente, al comparar el crecimiento de la tenencia de motocicletas a nivel urbano y rural se encuentra que el mayor incremento se presenta en el área rural donde entre 2011 a 2020 se reportó un aumento del 78%⁵ de hogares con moto, mientras que en las zonas urbanas dicho incremento fue del 20%⁶ para el mismo período de tiempo, lo que evidencia la importancia que ha adquirido este vehículo en el campo colombiano donde se ha convertido en el medio de transporte más asequible para los campesinos.

Adicionalmente, las motos son el segundo medio de transporte más importante medio de transporte en la ruralidad. Según el Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, llevado a cabo en 2019 por la ANDI, la motocicleta fue el segundo medio de transporte más utilizado en las zonas rurales para desplazarse en 2018, seguido solo por los desplazamientos a pie, que son utilizados por más del 58% de la población; y fue el tercer medio más utilizado en las áreas urbanas en el mismo período, seguido por los viajes en buses urbanos e intermunicipales y las caminatas, que ocuparon el primer lugar con un 23,9%⁷.

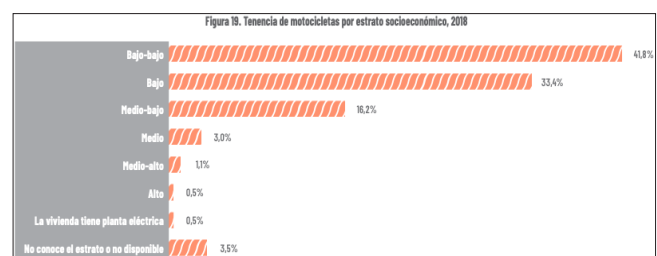
Por otra parte, la moto se ha convertido en el medio de transporte por excelencia de las personas de menores ingresos y capacidad adquisitiva. A 2018, el 31,7% de las mujeres y el 30,6% de los hombres, jefes de hogar con motocicleta, tienen apenas algunos años de primaria; solo el 19,4% de las mujeres y el 16,5% de los hombres completó la educación primaria y apenas el 8,8% de las mujeres y el 7,6% de los hombres terminó la secundaria⁸; lo que pone en evidencia que quienes utilizan la moto como medio de transporte cuentan con

menores posibilidades de acceder a trabajos con una remuneración elevada.



Fuente: Imagen tomada del Estudio Nacional. Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. ANDI, 2019.

En concordancia con la situación descrita, respecto del nivel educativo de los jefes de hogar con motocicletas, el 91,4% de los hogares con moto se encuentra en estratos bajo-bajo a medio bajo, mientras que solo el 4,6% se ubica en zonas de estratos medio a alto; lo que evidencia la importancia que tiene este vehículo para los hogares de menores ingresos del país.



Fuente: Imagen tomada del Estudio Nacional. Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. ANDI, 2019.

Además de lo expuesto, es necesario considerar que, para un importante grupo de propietarios de motocicletas, estas constituyen no solo su medio de transporte sino, más aún, su herramienta de trabajo. Según cálculos de la ANDI, unas 2,6 millones de personas utilizan este vehículo para realizar sus labores como domiciliarios, mensajeros, repartidores de correo o periódicos; si se toma un promedio de 3 personas por familia, se tiene que mediante la tenencia de una motocicleta se apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos⁹.

De los anteriores datos, es claro que la motocicleta constituye el medio de transporte al que pueden acceder los hogares con menores ingresos y oportunidades del país. No obstante, existe en la normativa vigente del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, una medida que representa un trato mucho más gravoso para los

⁵ Según la información de la ACV de 2011, recopilada por la ANDI en 2019, en 2011 en la zona rural se reportó un total de 15,7% de hogares con motocicleta.

⁶ Según la Información de la ACV de 2011, recopilada por la ANDI en 2019, en 2011 en la zona urbana se reportó un total de 18,7% de hogares con motocicleta.

⁷ Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional. Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, Vol. 2. p. 32 y 33.

⁸ *Ibidem*. p. 36.

⁹ Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia; ANDI. 2019. Estudio Nacional. Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, Vol. 2. p. 26.

propietarios de motocicletas con la cual se termina por profundizar las brechas de equidad en contra de estos quienes, como se evidenció, en su mayoría se encuentran en una situación socioeconómica menos favorecida que los propietarios de automóviles.

Actualmente, el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, incluye, entre otras sanciones, que los conductores que incurran en conductas como transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril; no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE”; conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados; adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta; o conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas, no solo serán merecedores de la multa económica más alta equivalente a 30 salarios mínimos diarios, sino que, si alguna de estas infracciones es cometida en una motocicleta la conducta será sancionada además con la inmovilización del vehículo.

La medida de inmovilización del vehículo, que actualmente aplica solo para las motos en los casos anotados, implica el traslado a los patios de las municipalidades y el pago de la grúa y los días de parqueadero¹⁰, además de la multa equivalente a un salario mínimo mensual vigente, lo que pone en una evidente desventaja a los propietarios de vehículos, quienes hacen parte de un sector de la población para el que la sanción equivalente a un salario mínimo mensual vigente, ya es lo suficientemente fuerte como para añadir a ella los costos asociados a la inmovilización de los vehículos.

Así las cosas, la medida actualmente incluida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre desconoce la diferencia socioeconómica entre los dos grupos a quienes se dirige la sanción diferenciada por cometer el mismo tipo de conductas, esto es los propietarios de vehículos en contraste con los propietarios de motocicletas. En el caso de los primeros, aunque no necesariamente todos cuentan con ingresos altos o medios, en promedio, si cuentan con mejores ingresos que la mayoría de propietarios de motocicletas. De acuerdo con la evidencia presentada, para estos últimos, el pago de una multa equivalente a un salario mínimo mensual, más los costos asociados a la inmovilización (grúa, parqueadero, etc.) puede implicar sacrificar su mínimo vital y el de su familia, situación que atenta contra los más elementales parámetros del Estado social de derecho consagrado en la Constitución del 91, razón por la cual este Proyecto de Ley propone eliminar dicha medida.

Además de lo expuesto, debe tenerse en consideración que, pese a que el costo *per se* de la motocicleta es sustancialmente más bajo que el de

un automóvil, razón por la cual acceden a aquellas personas de ingresos más bajos, los costos asociados a la tenencia de las motos resultan en algunos aspectos más altos.

En primer lugar, y tal como este Congreso ha tenido oportunidad de estudiar en Proyectos de Ley anteriores, por lo general el SOAT para las motocicletas es más costoso que los automóviles. Si se compara el valor del seguro obligatorio las motos con el de los autos familiares, se encuentra que, en términos absolutos, resulta más costoso para 4 de las 6 categorías de automóviles familiares, además de lo que se puede estimar respecto del valor proporcional entre el costo del vehículo en comparación con el valor del seguro. A continuación, se muestra la tabla de tarifas vigentes del seguro obligatorio, donde se evidencia esta situación:

SOAT			
Tipo de vehículo	Cilindraje	Valor total SOAT	
MOTOS	Menos de 100 C.C.	\$414.800	
	De 100 a 200 C.C.	\$556.500	
	Más de 200 C.C.	\$627.600	
AUTOS familiares	Menos de 1.500 C.C.	\$368.800	
	de 0-9 años	De 1.500 a 2.500 C.C.	\$448.900
		Más de 2.500 C.C.	\$524.300
		Menos de 1500 C.C.	\$488.900
	de 10 años o más	De 1.500 a 2.500 C.C.	\$558.500
		Más de 2.500 C.C.	\$621.900

Fuente: Datos tomados de Seguros Mundial, 2022.

Adicionalmente, en proporción al precio del vehículo que un automóvil, otros trámites obligatorios, como el registro en organismos de tránsito, u obtener el certificado de la revisión tecnomecánica resulta más costoso para las motos. A continuación, se muestran las diferencias de acuerdo con lo analizado para el efecto por la ANDI.

Tabla 8. Comparación de diferentes aspectos relacionados con la movilidad en el automóvil y la motocicleta más vendidos en Colombia, 2019.

Condición	Indicador	Unidades	Valores		Diferencia
			Motocicleta más vendida	Automóvil más vendido	
Registro en organismo de tránsito	Costo del registro/ precio del vehículo ⁶	Porcentaje del precio del vehículo	6,12%	1,47%	El costo para la moto es 4,16 veces mayor que para el auto.
Sanciones por transgresión al CNT	Costo de la multa/ precio del vehículo ⁶	Porcentaje del precio del vehículo	11,66%	1,37%	El costo de la multa para la moto es 8,51 veces mayor que para el auto.
SOAT	Costo del SOAT/precio del vehículo ⁶	Porcentaje del precio del vehículo	13,52%	1,32%	El costo del SOAT para la moto es 10,24 veces mayor que para el auto.
Certificado técnico-mecánico	Costo del certificado/ precio del vehículo ⁶	Porcentaje del precio del vehículo	3,82%	0,83%	El costo del certificado para la moto es 4,6 veces mayor que para el auto.
Restricciones	Número de restricciones ¹¹	Número	Hemos identificado 88 restricciones en algunos municipios del país	Solo pico y placa y día sin carro en las ciudades principales (aprox. 12 ciudades)	No aplica.
Condiciones socioeconómicas	Tenencia de carros y motos ⁶	Porcentaje del total de hogares	25,4%	20,0%	No aplica.
Eficiencia del vehículo	Consumo de gasolina por kilómetro en zona urbana ⁶	Kilómetros/galón	90 Km/gal	18 Km/gal	La moto consume cinco veces menos combustible que un auto.
Emisiones del vehículo	Emisiones de CO ₂ ¹⁰	Gramos/kilómetro	25 g/Km	120 g/Km	El auto emite 4,8 veces más CO ₂ que una moto.

Fuente: Imagen tomada del Estudio Nacional. Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. ANDI, 2019.

¹⁰ Parágrafo 6° del artículo 125 de la Ley 769 de 2002.

De lo expuesto, queda evidenciado que una inmensa mayoría de los propietarios de motocicletas y sus hogares pertenecen a los estratos socioeconómicos más bajos que encuentran en este tipo de vehículo la posibilidad de desarrollar sus actividades de generación de ingresos, al utilizarlo como medio de transporte y como herramienta de trabajo. Pese a ello, la tenencia o propiedad de una motocicleta, resulta más costoso que la de un automóvil, si se analiza en términos proporcionales entre el costo del vehículo y el valor de los trámites.

Por esta razón, adicionar al costo actual de tener una motocicleta, sanciones más gravosas para un grupo poblacional que hace parte del menos favorecido por tener menos ingresos y menores posibilidades de acceder a empleos mejor remunerados, termina por profundizar la brecha de desigualdad y por convertirse en una trampa más de la pobreza, pues al propietario de moto que le inmovilizan la motocicleta y no cuenta con los recursos para sacarla de los patios, no solo termina perdiendo su medio de transporte, sino en muchos casos, su herramienta de trabajo.

Finalidad y proporcionalidad de la sanción.

Además de lo dicho sobre la situación socioeconómica de los propietarios de motocicletas que hace de la medida de inmovilización exclusivamente dispuesta para las motocicletas incluida en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito una medida injusta y desequilibrada para ese grupo poblacional, la necesidad de eliminar dicha disposición se justifica en el fin mismo de las sanciones de tránsito.

Al respecto, es necesario tener en consideración lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre en cuyo artículo 125 se señala lo siguiente:

“ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN. *la inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.*

(...)

Parágrafo 2°. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

Parágrafo 3°. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad

de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

(...)” (Resaltado fuera del original)

Adicionalmente, el artículo 3° de la Resolución 3027 de 2010, por la cual el Ministerio de Transporte adoptó el Manual de Infracciones, establece:

“Artículo 3°. Retención preventiva del vehículo. *La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.*

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales”. (Resaltado fuera del original).

Así las cosas, de acuerdo con lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre y por el Manual de Infracciones, la inmovilización tendrá lugar cuando no sea posible subsanar la infracción cometida en el sitio donde fue hallado el infractor, e incluso hay posibilidad de no ordenarla si es posible subsanar la causa que dio origen a la sanción en un plazo de 60 minutos, razón por la cual es dable concluir que el objetivo de la inmovilización no es otro que prevenir que la falta se siga cometiendo.

Esta interpretación es validada por lo conceptuado sobre este mismo asunto por el Ministerio de Transporte, quien señaló:

“[L]a inmovilización de un vehículo es la medida de carácter sancionatorio cuyo fin es impedir que se siga cometiendo la infracción que dio origen a la inmovilización”¹¹. (Resaltado fuera del original)

Dado que la finalidad de la inmovilización es evitar que se siga cometiendo la infracción que causó la sanción, es necesario analizar si las conductas sancionadas, en virtud de lo previsto en los numerales D3 a D7 del artículo 131, del Código Nacional de Tránsito Terrestre corresponden o no a aquellas que se pueden seguir cometiendo en el tiempo o si, por el contrario, pueden corregirse por lo que a continuación se revisa cada una de ellas:

¹¹ Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 96831 del 31 de marzo de 2014.

Infracción	Continuidad en el tiempo/ Posibilidad de corrección.
D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.	Termina tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito quien le ordena tomar el sentido correcto de la vía. Se subsana inmediatamente.
D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.
D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.	Termina tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito quien le ordena tomar el carril apto para vehículos motorizados. Se subsana inmediatamente.
D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.
D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.

De lo anterior, se tiene que las infracciones respecto de las cuales se prevé la inmovilización de la motocicleta son de dos tipos:

- (i) Subsanales inmediatamente en tanto la comisión de este tipo de infracciones finaliza tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito, quien le da la orden al infractor de corregir al instante, situación que es perfectamente posible, razón por la cual no se requiere de la inmovilización para corregir con posterioridad la infracción.
- (ii) De ejecución instantánea por lo que no se pueden corregir ni siquiera con la inmovilización del vehículo dado que ocurren en un momento exacto y una vez cometida la infracción que no se puede retrotraer. Por esta razón, no tiene sentido la inmovilización dado que ello no conduce a la corrección de la conducta indebida.

Visto lo anterior, es claro que la finalidad de la inmovilización por la cual se busca evitar la movilización de los vehículos para que no sigan cometiendo la infracción y dar tiempo para que se subsane la situación que da origen a las sanciones no se cumple en el caso de las infracciones previstas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, por lo cual no tiene sentido mantener una disposición que, en cambio, sí representa un tratamiento injusto y contrario a los criterios de equidad.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que, atendiendo a la finalidad de la inmovilización, infracciones tales como conducir sin luces o sin portar la licencia de conducción o el SOAT, entre otras, que son objeto de inmovilización tanto para vehículos como para motocicletas, sí se pueden corregir y no serán objeto de la sanción de inmovilización si el infractor logra solucionar tal situación en un lapso de 60 minutos. En el caso de las sanciones de los numerales D4, D6 y D7 que son de ejecución instantánea como cruzar un semáforo en rojo o adelantar en doble línea, en las que, como se explicó, no hay posibilidad de corrección, resulta inviable esperar dicho lapso pues, aunque se esperara corregir la actuación que ya concluyó es imposible y, por tanto, la inmovilización no serviría a su propósito de corregir la infracción. Por su parte, en el caso de las sanciones de los numerales D3 y D5 en los que se castiga transitar en contravía o sobre andenes se pueden corregir en un minuto con la orden del agente de tránsito, por lo que la inmovilización es igualmente innecesaria.

Así las cosas, es claro que la comisión de las conductas previstas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre no se prolonga en el tiempo, por lo que la inmovilización resulta excesiva y constituye un tratamiento injusto en contra de un grupo poblacional que encuentra en la motocicleta un medio de transporte y una herramienta de trabajo.

Por otra parte, en aras de justificar la sanción más severa para las motocicletas, se ha dicho que la inmovilización de estas tiene como fin principal cuidar la vida de los usuarios de este tipo de vehículos. Este argumento resulta cuestionable toda vez que nada impide que el mismo motociclista conduzca otra motocicleta, máxime si se tienen en cuenta las estadísticas del uso de este vehículo como herramienta de trabajo, pues la sanción actual no prevé una suspensión en su licencia de tránsito, por lo que la supuesta finalidad pretendida con la inmovilización no se cumple con la sanción así contemplada y sí resulta excesivamente gravosa y económicamente costosa para un grupo poblacional respecto del cual el Estado debe evitar el establecimiento de medidas que constituyan trampas para continuar en la pobreza.

Sobre cómo la inmovilización de motocicletas por infracciones sin cumplir con la finalidad de la sanción como una medida que profundiza la brecha de desigualdad y se convierte en una trampa de pobreza incluida en la ley vigente, en este análisis es necesario tener en cuenta lo dicho por el Procurador General de la Nación, en el Concepto 4986 de 2010, en el cual señaló lo siguiente:

“[...] hay un exceso en la sanción en comento, visible en dos circunstancias: i) la inmovilización, que restringe la libertad de circulación y, en ciertos casos, afecta el derecho al trabajo, sólo puede ser remediada con el pago de la multa, cuya cuantía no

puede ser cubierta, por la mayoría de las personas, cuyos ingresos son mínimos, sino con el sacrificio de su mínimo vital de subsistencia y del de su familia; ii) la inmovilización de vehículo, en tanto sanción principal, según la define el Código, está prevista para las infracciones más graves y para casos de reincidencia.

En cuanto a la primera circunstancia, se debe reconocer que, si bien es cierto que no todos los conductores deben sacrificar su mínimo vital y el de su familia, para pagar una multa, la mayoría de ellos sí está en esa circunstancia y, tratándose como se trata, de una norma general, la circunstancia anotada es crucial. Lo dicho se magnifica si se tiene en cuenta sólo a los motociclistas, pues en ese grupo de personas la mayoría tiene ingresos y recursos menores a los de los conductores de automóviles, y una buena parte de esa mayoría emplea su motocicleta como un elemento de trabajo, del cual se deriva ese sustento mínimo. La cláusula del Estado Social de Derecho, como lo reconoce la Corte en las Sentencias C-316 de 2002 y C- 799 de 2003, obliga a todas las autoridades a hacer concretas las condiciones que permitan a las personas el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales y el respeto de la dignidad humana en condiciones de igualdad, pues no puede el legislador soslayar la situación de penuria económica y debilidad manifiesta por la que atraviesa un sector de la población, imponiendo a su cargo además de onerosas sanciones pecuniarias, que no está en posibilidad de atender inmediatamente, sanciones accesorias que agraven su estado de iliquidez, amenazando su subsistencia, como sucede en este caso.

En cuanto a la segunda circunstancia, la expresión acusada incurre en una discriminación negativa, pues, además de someter a los motociclistas a una sanción accesoria que no está contemplada para otros conductores de vehículos automotores, les aplica una sanción:

La inmovilización, que el Código establece para las faltas más graves o para los casos de reincidencia, sin que exista justificación adecuada para ello.

(Resaltado fuera del original)

Lo dicho por la Procuraduría General de la Nación en el concepto precitado confirma lo que se ha venido exponiendo a lo largo de este proyecto de ley: La sanción de inmovilización prevista solo en contra de los motociclistas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 resulta contrario al Estado Social de Derecho por cuanto implica una sanción mucho más gravosa injustificada para una población cuya situación socioeconómica requiere que el legislador sea especialmente riguroso a la hora de establecer sanciones que le sean aplicables en casos de infracción de la ley que se puedan convertir en amenazas para su propia subsistencia. Si bien es cierto que, como legisladores, tenemos la obligación de establecer medidas para garantizar

el cumplimiento de las normas que expedimos, también lo es que las misma deben consultar los principios de justicia, equidad y razonabilidad, así como la finalidad para la cual se busca imponer dichas sanciones.

Derecho de defensa y contradicción

De conformidad con lo dispuesto en los numerales D3 a D7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, no solo procede la inmovilización cuando alguna de las conductas allí descritas sea cometida por una motocicleta, sino que, además, la salida de este tipo de vehículos procede únicamente hasta que el inculpado pague el valor de la multa o hasta que la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

Lo anterior, constituye una vulneración del derecho fundamental al debido proceso y contradicción, en tanto, en primer lugar, el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito regulan, por un lado, la posibilidad de reducir el valor de la multa asistiendo a cursos pedagógicos, así como de impugnar el comparendo si no se está de acuerdo con este, para lo cual prevé la realización de una audiencia en la que el sancionado tiene la oportunidad de presentar las pruebas que considere conducentes para demostrar que no cometió la conducta que se le endilga.

De acuerdo con lo anterior, en la práctica los motociclistas pierden el derecho a contradecir el comparendo impuesto antes de su pago, puesto que cada día de parqueo en el sitio oficial (patios) tiene un costo que se suma al valor de la multa en sí misma y que se va acumulando si no se logra retirar el vehículo a tiempo. La decisión sobre la impugnación no se toma de manera inmediata, sino que la realización de la audiencia prevista en el quinto inciso del artículo 136 del Código Nacional de Tránsito toma varios días, en los que se sigue cobrando el costo por parqueo en los patios. Por esta razón, el temor de que el valor de los costos asociados a la inmovilización se siga incrementando conduce a que se considere preferible pagar la multa sin contradecirla para lograr retirar la motocicleta de los patios.

La anterior situación constituye una evidente barrera legal al ejercicio del derecho fundamental de la defensa y la contradicción que debe ser corregida por el legislador a través de la modificación de las normas que la contienen y que, además, no aplica para los propietarios y conductores de automóviles y demás vehículos, lo que significa una condición desigual para los motociclistas frente a aquellos.

En segundo lugar, el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito establece la posibilidad de reducir el valor de la multa si se hace un curso pedagógico sobre normas de tránsito, gracias a lo cual puede acceder a descuentos equivalentes al 50% o 25% del valor total de la multa. Sin embargo, teniendo en cuenta que la realización de dicho curso

normalmente no se da el mismo día, implica que aspirar al descuento significa concomitantemente aumentar el costo del parqueo, situación claramente incoherente que debe ser corregida.

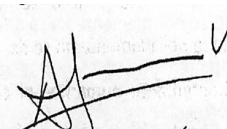
De acuerdo con todo lo expuesto, se hace necesario corregir la sanción injusta e innecesaria contenida en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre cuya modificación se propone en este proyecto de ley, a fin de proteger los derechos al trabajo y al mínimo vital de un numeroso grupo de colombianos que han encontrado en la motocicleta como medio de subsistencia, así como para garantizar el cumplimiento de la finalidad y proporcionalidad de la sanción y el derecho fundamental a la contradicción y a la defensa, sin que ello implique que la comisión de las infracciones quedaría impune, pues, se propone mantener la sanción económica actualmente prevista en los mismos numerales, a fin de que haya un mecanismo coercitivo que reproche la comisión de infracciones en el uso de las motocicletas.

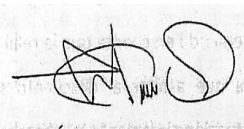
III. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

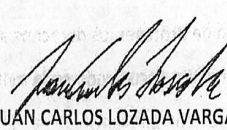
En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, por el cual se modifica el artículo 29 de la Ley 5ª de 1992, el ponente siguiendo la jurisprudencia del Consejo de Estado, sobre este tema, considera que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación por cuanto se trata de un proyecto de carácter general aplicable, sin distinciones, a todos aquellos que conduzcan una motocicleta, y que no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo para nadie en concreto.


No obstante, lo anterior en cada caso cada congresista deberá evaluar si, en su caso particular y el de sus parientes en los grados establecidos en la ley, hay o no un conflicto de interés respecto de lo propuesto en este proyecto de ley.

Del honorable congresista,

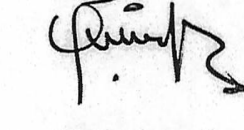

ALEJANDRO VEGA PÉREZ
 Senador de la República
 Partido Liberal Colombiano

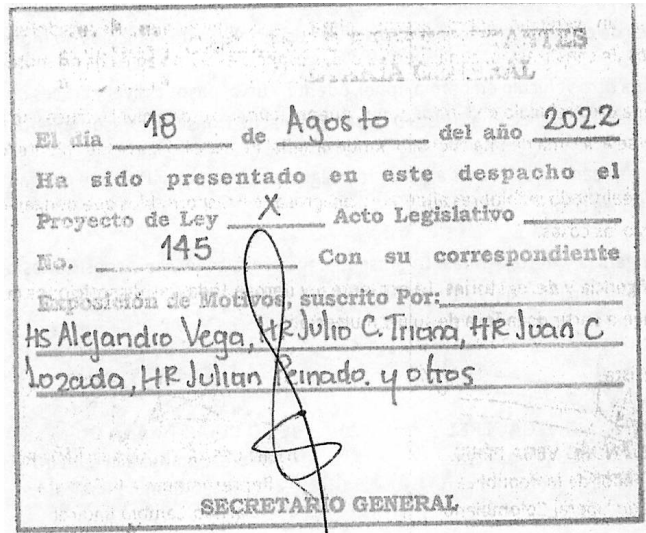

JULIO CÉSAR TRIANA QUINTERO
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical


JUAN CARLOS LOZADA VARGAS
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal Colombiano


JULIÁN PEINADO RAMÍREZ
 Representante a la Cámara
 Departamento de Antioquia


LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ
 Senadora de la República.
 Partido Liberal Colombiano


OSCAR SÁNCHEZ LEÓN
 Representante a la Cámara
 Departamento de Cundinamarca



**PROYECTO DE LEY NÚMERO 146 DE 2022
 CÁMARA**

por medio de la cual se modifica la Ley 70 de 1993, “por la cual se desarrolla el artículo transitorio 55 de la Constitución Política”.


Artículo 1°. *Objeto.* La presente norma tiene por objeto reconocer, una vez surtido el procedimiento administrativo de la titulación de las tierras, los derechos a la ampliación y saneamiento de la propiedad colectiva de las “Tierras de las Comunidades Negras”.

Artículo 2°. La Ley 70 de 1993 tendrá un artículo nuevo 12 A, así:

Artículo nuevo 12 A. Además de la titulación colectiva en favor de las comunidades negras, se deberán estudiar las necesidades de tierras de las comunidades negras, y determinar programas y procedimientos de ampliación, saneamiento y reestructuración de los consejos comunitarios; para lo cual deberá reglamentarse el procedimiento correspondiente respecto de los derechos a la ampliación y saneamiento de la propiedad colectiva de las “Tierras de las Comunidades Negras”.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,


MIGUEL ABRAHAM POLO POLO
 Representante a la Cámara
 Circunscripción Afro-Descendiente

PROYECTO DE LEY NÚMERO 146 DE 2022,
por medio de la cual se modifica la Ley 70 de 1993, “por la cual se desarrolla el artículo transitorio 55 de la Constitución Política”.

I. OBJETO DE LA LEY

El presente proyecto de ley, tiene como finalidad reconocer, una vez surtido el procedimiento

administrativo de la titulación de las tierras, los derechos a la ampliación y saneamiento de la propiedad colectiva de las “Tierras de las Comunidades Negras”.

El artículo transitorio 55 de la Constitución Política, ordenó al Congreso de la República expedir una ley que les reconociera *“a las comunidades negras que han venido ocupando tierras baldías en las zonas rurales ribereñas de los ríos de la Cuenca del Pacífico, de acuerdo con sus prácticas tradicionales de producción, el derecho a la propiedad colectiva sobre las áreas que habría de demarcar la misma ley”*, así mismo indicó que se *“establecerá mecanismos para la protección de la identidad cultural y los derechos de estas comunidades, y para el fomento de su desarrollo económico y social”*, dándose la expedición de la Ley 70 de 1993.

Teniendo en cuenta lo establecido en la Ley 70 de 1993, por medio del Decreto 1745 de 1995, recopilado por el Decreto 1066 de 2015, se reglamentó el Capítulo III de la Ley 70 de 1993, y se adopta el procedimiento para el reconocimiento del derecho a la propiedad colectiva de las “Tierras de las Comunidades Negras”, no obstante la citada ley no contempla la posibilidad de ampliación y saneamiento de consejos comunitarios, dejando de lado la realidad social de nuestras comunidades que crecen en número de pobladores, pero no en territorio, lo que ha imposibilitado la materialización de los derechos humanos de las comunidades negras llegando a afectar incluso el derecho a una vida digna dentro de los territorios.

Este proyecto de ley busca cumplir con el objetivo principal que es la efectivización de los derechos de las comunidades negras de índole territorial, reconocidos en la constitución, la ley y los tratados internacionales, de igual manera se busca sanear es principio y derecho irrenunciable a la igualdad real y efectiva frente a comunidades de especial protección constitucional.

II. JUSTIFICACIÓN

El reconocimiento y protección de la diversidad étnica y cultural, es de raigambre constitucional¹ consagrada en el artículo 7°, ratificada como principio dentro de la Ley 70 de 1993, en su artículo 3° numeral 1 *“El reconocimiento y la protección de la diversidad étnica y cultural y el derecho a la igualdad de todas las culturas que conforman la nacionalidad colombiana”*; así mismo el numeral 2° de la precitada norma consagra. *“El respeto a la integralidad y la dignidad de la vida cultural de las comunidades negras”*².

Así mismo, la constitución política ha determinado como bien de uso público *“las tierras comunales de grupos étnicos”*³ y con el fin de

materializar el mandato del artículo 55 transitorio constitucional, se expidió la Ley 70 de 1993, estableciendo en el capítulo III, el *“reconocimiento del derecho a la propiedad colectiva”* sin que en la misma se contemplara además de la titulación, la ampliación y el saneamiento, como si se describe de manera específica en la Ley 160 artículo 12, numeral 18, el estudio de *“las necesidades de tierras, de las comunidades indígenas y constituir, ampliar, reestructurar los resguardos en beneficio de las respectivas parcialidades”*.

La misma Constitución Política, en su artículo 13 establece que *“Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica”* y que es el mismo Estado el encargado de promover las condiciones para que esta igual sea efectiva, debiendo adoptar las medidas y mecanismos para ello.

Así las cosas, estamos frente a unos derechos humanos y territoriales de las comunidades negras, que no cuentan con la igualdad como grupo étnico frente a otros, lo que no sólo contraría la Constitución sino los tratados internacionales ratificados por Colombia como lo es La Convención Americana de los Derechos Humanos⁴, ratificada por medio de la Ley 16 de 1972, que en su artículo 24 establece la *“Igualdad ante la ley”*, lo que también obliga al Estado a dar una igual protección, que es uno de los objetivos de este proyecto, la igualdad de las comunidades negras respecto de los derechos territoriales.

La misma Comisión Interamericana de Derechos Humanos, en el Informe Verdad, Justicia y reparación⁵, ha manifestado la preocupación por la existencia de obstáculos *“normativos y prácticos para el efectivo reconocimiento y goce de los derechos de los afrocolombianos a sus territorios” (párrafo 662)* por lo que se hace necesario superar las barreras de promulgación de leyes que no tienen un efecto práctico, y generar normas como la que se presenta en este proyecto de ley que dé una garantía en virtud del derecho a la igualdad el pleno goce y ejercicio de derechos territoriales de las comunidades afrodescendientes, que hoy desconocen la necesidad de ampliación y saneamiento de los títulos colectivos, y que esa situación respecto a *“que la población afrodescendiente en Colombia todavía vive en una situación de extrema desigualdad e invisibilidad y repetidamente enfrenta violaciones a sus derechos fundamentales a la dignidad, propiedad, no*

⁴ https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_america_sobre_derechos_humanos.htm

⁵ <https://www.oas.org/es/cidh/docs/pdfs/Justicia-Verdad-Reparacion-es.pdf>
Edificio Nuevo del Congreso - Oficina 328 Teléfonos 3904050 miguel.polo@camara.gov.co

¹ Constitución Política, art. 7.

² Ley 70 de 1993, art. 3 numerales 1 y 2.

³ Constitución Política, art. 63

discriminación, e incluso el derecho a la vida” que ya ha sido avizorada tenga un cambio en favor de las comunidades negras de Colombia.

Por lo anterior, debe además en el marco del decreto 2363 de 2015, en el artículo 4 #26, deben ampliarse las funciones de la Agencia Nacional de Tierras, en el sentido de ejecutar un Plan de atención para las comunidades negras a través de programas no solo de titulación colectiva, sino de ampliación y saneamiento para las comunidades negras, que permitan realmente acceder a los derechos territoriales en el marco de este proyecto de ley, Así mismo, deberá reglamentarse el procedimiento correspondiente para estos efectos.

III. MARCO NORMATIVO

1 Constitución Política de Colombia:

1.1. Artículo 7:

“El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la nación colombiana.

1.2. Artículo 13:

“Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familia, lengua, religión, opinión política o filosófica”.

1.3. Artículo 63:

“Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

2. Ley 16 de 1972:

“Por medio de la cual se aprueba la Convención Americana sobre Derechos Humanos “Pacto de San José de Costa Rica”, firmado en San José, Costa Rica, el 22 de noviembre de 1969”.

2.1. Artículo 24:

“Igualdad ante la ley:

Todas las personas son iguales ante la ley. En consecuencia, tienen derecho, sin discriminación, a igual protección de la ley”.

3. Ley 70 de 1993:

“Por la cual se desarrolla el artículo transitorio 55 de la Constitución Política”.

4. Ley 160 de 1994:

“Por la cual se crea el Sistema Nacional de Reforma Agraria y Desarrollo Rural Campesino, se establece un subsidio para la adquisición de tierras, se reforma el Instituto Colombiano de la Reforma Agraria<1>y se dictan otras disposiciones”.

5 Decreto 2363 de 2015:

“por el cual se crea la Agencia Nacional de Tierras, (ANT), se fija su objeto y estructura”.
Artículo 4:

“Funciones. Son funciones de la Agencia Nacional de Tierras, las siguientes:

26. *Ejecutar el plan de atención a las comunidades étnicas, a través de programas de titulación colectiva, constitución, ampliación, saneamiento y reestructuración de resguardos indígenas, adquisición, expropiación de tierras y mejoras”.*

IV. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PROYECTO

- Artículo 1°, presenta el objetivo de la iniciativa.
- Artículo 2°, expone el artículo nuevo que tendrá la Ley 70 de 1993.
- Artículo 3°, sobre la vigencia de la norma.

V. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, es de precisar que el presente proyecto de ley, no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco presupuestario de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto General de la Nación, ni ocasiona la creación de una nueva fuente de financiación.

VI. REFERENCIAS

Constitución Política, arts. 7°, 63.

Ley 70 de 1993, art. 3° numerales 1 y 2.

Constitución Política, artículos 7°, 13 y 63.

https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos-humanos.htm

<https://www.oas.org/es/cidh/docs/pdfs/Justicia-Verdad-Reparacion-es.pdf>

Cordialmente,

Miguel Polo Polo
MIGUEL ABRAHAM POLO POLO

Representante a la Cámara

Circunscripción Afro-Descendiente

El día <u>18</u> de <u>Agosto</u> del año <u>2022</u>
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley <u>X</u> Acto Legislativo
Nº <u>146</u> Con su correspondiente
Exposición de Motivos suscrita Por:
<u>HE Miguel Abraham Polo Polo</u>
SECRETARIO GENERAL

C O N T E N I D O

Gaceta número 969 - Jueves, 25 de agosto de 2022

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

Págs.

Proyecto de acto legislativo número 089 de 2022 Cámara, por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial, Turístico, Portuario y Cultural a la Ciudad de Girardot en el *departamento* de Cundinamarca. 1

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 087 de 2022 Cámara, por medio de la cual se reconoce el festival departamental de bandas de Cundinamarca como manifestación del patrimonio cultural inmaterial de la Nación..... 11

Proyecto de ley número 145 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones..... 16

Proyecto de ley 146 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 70 de 1993, “por la cual se desarrolla el artículo transitorio 55 de la Constitución Política”..... 22